Genre-
und
Fresco-Skizzen
aus
Berlin und Athen

von

L. Rellstab.

In

Mappen mit fliegenden Blättern.

No. I.

Die Johannismappe.

Inhalt: Rede statt der Vorrede. — Die Eisenbahnen, eine europäische Nothwendigkeit. — Wollmarkt und Wettrennen in Athen. — Theater. — Athenienſiſcher Streuſand.

Leipzig 1836,
bei Karl Franz Köhler.

125.

P.o. gen. 1151 bc

B

Rede statt der Vorrede.

Theure Berliner und Athener!

So rede ich Euch denn zum erstenmale aus Berlin über Leipzig an; allein glaubt nicht, daß auf diesem Umwege meine Stimme verhallen werde, sondern sie wird vielmehr, so hoffe ich, vernehmlicher zu Euch dringen, wie es ja schon akustisch ausgemacht ist, daß der gerade Weg wenigstens für den Schall nicht der beste ist, sondern ein krummer viel förderlicher. Jedes Hör- und gute Sprachrohr beweiset Euch das, Ehrenwertheste!

Dennoch bleibt es hart, wenn ein Mann gezwungen ist, krumme Wege zu gehn. Was will er aber machen, wo ihm die geraden jeden Augenblick mit einem Verhack oder spanischen Reutern verlegt sind, so daß er nach langen, mühsamen Kämpfen doch später ans Ziel kommt, als auf der freilich sehr gekrümmten Straße von Berlin über Leipzig nach Berlin und Athen?

Welcher Natur diese Verhacke und spanischen Reuter sind, kann ich Euch hier nicht öffentlich sagen, Berliner; doch privatim erfahrt Ihr es gewiß — wenn Ihr mich fragt, und es sollte mir sogar sehr lieb seyn. Viel aber

gäbe ich darum, wenn Ihrs ſchon in den verwichenen anderthalb Jahren errathen hättet, damit es mir nicht als äſthetiſche Schuld aufgebürdet würde, daß ſo oft Scherze, die ich in Berlin und Athen ausſtreute, ohne Pointe blieben: das Blatt plötzlich verdünnt und verlängert erſchien, wie eine Bouillon, die fünf Minuten vorm Anrichten für verdoppelte Gäſte präparirt wird: manche Artikel in der Mitte eine logiſche Lücke hatten, als ſey ein Stück herausgefallen, und oft gerade das, worin Herz und Seele ſaßen: andre hinten kurz abgebrochen waren, daß ſie das Anſehn eines Degengriffs ohne Klinge bekamen, ihnen folglich auch die Spitze fehlte! Dergleichen aber bringt einen Redakteur von Point d'Honneur in Harniſch, Berliner. Und das war Alles noch nichts, gegen das Unheil, was ich Euch ſogleich ſchildern werde. Zuerſt eine Frage: Werdet Ihr Euch vorſtellen können, wie einem Vater zu Sinnen ſeyn muß, der ſeine Kinderchen, ſo ſchön er ſie hat, der eleganten Welt Athens und Berlins zeigen möchte, und ſie dazu auch aufs ſauberſte herauspuzt, dann aber das Elend erleben muß, wie durch ein unſeliges Verhängniß faſt keines unverſehrt und ohne Makel unter die Leute kommt, oft nicht einmal das artigſte und unſchuldigſte? Dies Geſchick, Athener, erlebte ich armer Vater! Dieſem Töchterchen wurde ein großer Dintenklecks mitten aufs weiße Kleidchen gemacht, jenem die blonden, fliegenden, freilich etwas muthwilligen Löckchen mit unbarmherziger Scheere glatt abgeſtuzt, daß nichts fehlte, als das härene Gewand, um aus dem

munterſten Kinde eine Schweſter der heiligen Barbara zu machen; ein Drittes hatte Flügelchen wie ein Amorino ſie wurden ihm abgebunden, daß das Blut herunterlief, und das arme Ding jämmerlich am Boden zappelte, ſtatt luſtig vor Euch umherzuflattern, Athener — ach und das war noch das mildeſte Schickſal, das ſie traf! Einigen wurden die hellen Augen der Wahrheit geblendet (weil ſie allerdings bisweilen zu tief in verhüllte Dinge blicken wollten), andern die Naſe der Weisheit (wobei freilich vielleicht etwas harmloſe Naſeweisheit mit in die Welt ſchlüpfen wollte) mitten aus dem Geſicht geſchnitten, noch andern das redliche Herz geradezu ausgeriſſen — es verſteht ſich, daß meins daran hängen blieb — kurz es widerfuhr ihnen unausſprechliches Elend! — —

Und woran lag das? Wahrlich nicht an der Tücke eines Menſchen, ſondern nur an der eines böſen Geiſtes, eines Kobolds, welcher durch allerlei teufliſche Zauberkünſte meine armen Kinder bei ſonſt guten, trefflichen Leuten in Verdacht brachte, und die hölliſche Argliſt gebrauchte, ſobald die kleinen Dingerchen ins Freie wollten, ein unſichtbares, doch täuſchendes Glas darüber zu halten, wodurch ſie denen, die ſie betrachteten, als kleine Teufelsbraten, ja als wahre Ungeheuer erſchienen. Hatte einmal dieſer arge Kobold ſeine Tücke verſäumt, oder war ſie ihm mißlungen, ſo daß meine Kinderchen in unverfälſchtem Lichte daſtanden, ſo durften ſelbſt recht vorwitzige und muthwillige ungefähr-

det in die Thore Berlins und Athens einpaſſiren, und ich hatte meine Freude daran, wie Ihr Euch darüber freutet, Athener!

Doch Ihr ſahet nur die lebendigen und geſunden; ich hatte zu Haus die Leichenkammer und das Lazareth. — — Manches, was nur ſcheintodt iſt, und aus reinem Schreck noch ſtarr daliegt, könnte ich wieder wecken, — doch „laßt die Todten ruhn!“ ſoll mein Wahlſpruch ſeyn, und ſomit will ich auch gar keine Klagen weiter führen, ſondern vergeben und vergeſſen ſeyn laſſen, was geſchah.

Aus Berlin und Athen war der Kobold nicht zu vertreiben, und er macht dort noch immer den wohlwollendſten Männern argen Spuk vor; denn er iſt ein Haus- oder Ortskobold, und behauptet ſein Territorium. Ich weiß aber gewiß, daß die Leipziger Luft ihm durchaus nicht bekommt, und er dort niemals heimiſch werden wird, ſelbſt wenn er es auch einmal wagen ſollte, zur Meſſe dahin zu reiſen. Darum Athener, riß ich meine Stadt auf hieſigem Grund und Boden ein, und verpflanzte ſie nach Leipzig. Mich hat zwar kein Orakel dies geheißen, und mir wie dem Themiſtokles zugerufen „Vertheidigt Euch hinter hölzernen Mauern“, allein ich glaube doch einem göttlichen Wink zu gehorchen.

Nach meiner Auswandrung bleibe ich aber wer ich war, ein Berlino-Athenienſer, ſo gut wie die nach Italien verpflanzten helleniſchen Stämme, Griechen blieben, und griechiſche Städte an auſoniſchen Küſten erbauten.

Ich ſchwatze aber ſo ins Blaue hinein, Athener, daß Ihr mich unmöglich verſtanden haben könnt, etwas, das ich um ſo leichter vermuthe, als ich eben beim Durchſehen meiner Rede bis hieher, inne werde, daß ich mich ſelbſt nicht mehr verſtand, und eigentlich gar nicht weiß, was ich geſagt habe, ſondern nur, was ich ſagen wollte. Es geht aber mehreren Leuten, ja den meiſten ſo, und damit tröſte ich mich und Euch, Freunde. —

Und um ſo leichter, als ich jetzt eben und glatt weg zu Euch reden kann. Denen von Euch, die ſchon meine Bürger waren, d. h. mich laſen, ſage ich nichts weiter, als daß meine Verfaſſung ganz die alte bleibt, die Veränderungen ausgenommen, die durch die Entfernung der Druckerpreſſe vom Schreibtiſch unvermeidlich werden. Ihr bekommt daher Berlin und Athen nicht mehr auf Blättern abgebildet, ſondern in Heften, und leſet ſomit Manches freilich etwas ſpäter als ichs ſchrieb. Dies hat Nachtheile, ich geb es zu, aber auch Vortheile. Das bonmot des Augenblicks, wozu die lebendige Gegenwart des Ereigniſſes gehört, fällt weg; eine leichte Thorheit, die heut begangen wird, muß morgen belacht werden, übermorgen iſt ſie vergeſſen. Aus dieſem Nachtheil entſpringt aber der Vortheil von ſelbſt, nämlich, daß die kleinen, unbedeutenden Lokal-Ereigniſſe nicht mehr einen ſo breiten Raum einnehmen, ſondern das Blatt — um einmal ohne Metapher zu reden — ſich mehr mit den nachhaltigeren Stoffen beſchäftigen kann. Dadurch wird das Element des Scherzes und der Ironie über die Un-

weſentlichkeiten der Gegenwart nicht ausgeſchloſſen, ſondern nur allgemeiner gemacht, aus der engen Lokalbeſchränkung auf ein breiteres Territorium verpflanzt. Denn die Thorheit, die hier zur Baſis des Scherzes dienen ſoll, iſt zwar täglich eine neue, aber auch immer die alte, und Ariſtophanes, Horaz, Shakeſpear fanden dieſelben Elemente der Satyre im Volksleben, die wir heut antreffen; gäbe nur der Himmel, daß wir ſie mit denſelben ſcharfen und luſtig blitzenden Waffen anzugreifen verſtänden!

Hätte Horaz jede Woche eine Satyre oder Epiſtel ſchreiben ſollen, ſie wären auch matter ausgefallen. Die Thorheit der Römer ſtand zwar täglich auf dem Forum feil, allein der Moment ſie in ſatyriſchen Spiegelbildern aufzufaſſen, bedarf eines geiſtigen Sonnenſcheins, eines **Apollinis propitii.** Ihn muß man nicht ſuchen, ſondern finden; es heißt zwar „Suchet, ſo werdet Ihr finden", und auch das iſt wahr, allein jedes Suchen ſetzt voraus, daß man eine Zeit lang nicht findet, und in dieſer Zeit befindet ſich jeder, der nach dem Glockenſchlag fertig ſeyn muß, wie ein Tagsblattſchreiber, nur gar zu oft. Dieſe Laſt wird mich und folglich Euch, nicht mehr quälen, Athener! Denn die gegenwärtigen Hefte binden ſich nicht an beſtimmte Perioden. Sie erſcheinen, wenn Stoff, Zeit, Luſt, in geiſtiger Conſtellation ſtehn; daher werden ſie auch jedes für ſich ſelbſtſtändig ſeyn, und begonnene Aufſätze nur in ſolcher Art abbrechen, daß die

Glieder an ſich leben können, wenngleich ſie ihren höheren Organismus erſt im zweiten Leben eines zweiten Heftes empfangen. So ſind z. B. hier die Gedanken über die Eiſenbahnen abgebrochen, und der zweite Abſchnitt, der die höheren Reſultate dieſer Erfindung beleuchten wird, ſoll erſt im nächſten Heft folgen. — Ein ſolches Abbrechen iſt ſchon der Nachdrucker wegen nöthig, die in Frankfurt a. M. (das Beiblatt der fürſtlich Thurn und Taxisſchen Oberpoſtamtszeitung z. B.) und an andern Orten, zur Schande Deutſchlands ihr Unweſen treiben, und oft, weil dieſe Blätter nicht auf Buchhändlerwegen, ſondern durch die Poſten verſandt werden, ſchneller mit der entwendeten Waare ins Publikum kommen, als die rechtmäßigen Beſitzer. Da der Dieb auch wohlfeiler ſeyn kann als der Producent, ſo ſteht der letztere natürlich zu ſehr im Nachtheil, und muß, bis Geſetze ihn ſchützen — worauf leider ſeit dem Segen verheißenden Rettungsjahr 1815 vergeblich gehofft und gedrungen wird — ſich durch Gewandheit und Liſt gegen dieſes Fauſtrecht vertheidigen.

Doch, ich wiederhole es, das Abbrechen wird von der Art ſeyn, daß der Leſer nicht unzufrieden damit iſt, ſondern Luſt auf das folgende Heft dadurch gewinnen ſoll, ohne Verdruß über das gegenwärtige. Der Regent von Berlin und Athen weiß recht gut, daß er dadurch dem Nachdruck das Heft ſeines hinterliſtigen Stilets nicht ganz aus der Hand windet, allein, er kann den

Thäter doch beſſer ſignaliſiren, und ihm einige Vortheile abringen.

Aus dem, was ich Euch hier geſagt habe, Theure, geht hervor, daß mein fliegendes Journal, wie es ſich jetzt vor Euch niedergelaſſen, zwar zum Theil für Euch Berliner ſpeziell eingerichtet ſeyn wird, hauptſächlich aber für die ſorgt, welche auch zugleich Athenienſer ſind, die mir bekanntlich als Repräſentanten des allgemeinen Kunſt-, Schönheit- und Fröhlichkeitsſinnes gelten. Dieſen trau ich Euch, Berliner, aber ſämmtlich zu, und deshalb werdet Ihr nichts einbüßen. Auch ſoll, was in Eurer Stadt der Mühe werth iſt, vier Wochen behalten zu werden, hier gewiß ſeine Stelle finden, und es wird uns Ernſt und Scherz darüber leichter werden als ſonſt, wo die zu nahe Gegenwart, aller andern Hinderniſſe nicht zu gedenken, oft Feſſeln anlegte.

Das wäre, was ich Euch in dieſer Vorrede zu ſagen hätte, das andere muß Euch dies erſte fliegende Heft lehren. Jetzt wende ich mich ſchließlich an Euch Ihr Schutzpatrone Athens und Berlins, Pallas Athene und der Bär des Berliner Stadtwappens!

Pallas! Göttin der Weisheit, gieb uns dieſe, aber keine Naſe dazu! Beſchützerin Athens, verleihe uns die Gaben der Athenienſer, ihren tiefen Ernſt, ihren leichten Spott, ihre reizende Sprache, — ach, und wenn Du es vermagſt, ihre Freiheit! Wir baten Dich einſt um einen Solon, einen Sophokles

und Aristophanes, oder etliche der Gattung, zu Mitarbeitern — Du haſt ſie uns nicht gegeben! Aber vielleicht bleibt Dir ein Xenophon und ein Lucian übrig, die uns bisweilen aushelfen könnten! Laß Deine Eule uns nahe ſeyn, damit ſie mit hellen Augen durch die Nacht des Irrthums ſpähe, und vagabundirendes Nachtgevögel (Nachdrucker, feile Journaliſten und ſonſtiges Gewürme) mit ſcharfen Fängen und krummem Schnabel vertilge. Decke uns Göttin mit der Aegis gegen widerrechtliche Gewalt und feige Hinterliſt, und ſteh uns bei im Kampfe gegen alle Barbaren in Kunſt, Wiſſen, Handeln und Genießen! — Und Du tapferer, zottiger Freund, ſey gleichfalls unſer redlicher Bundesgenoſſe! Als direkter Mitarbeiter wollen wir Dich nicht gerade anſtellen, und wir verlangen weder Sonette noch ſatyriſche Epigramme von Dir, noch ſollſt Du dem ſchlafenden Redakteur die Fliegen abwehren, denn das, Guter, ſind Geſchäfte, zu denen Du ſo wenig taugſt, wie zu diplomatiſchen. Aber Freund, Du kannſt viel Nützliches! Erſtlich brummen! Eine unſchätzbare Eigenſchaft! Es giebt zu Vieles, über das man brummen muß! Brumme denn über kleine Unordnungen, als launige Sängerinnen, arrogante Schauſpieler, nachläſſige Aufführungen, abgeſchmackte Recenſionen, ewige Abänderungen im Theater, unaufmerkſames Publikum, ſchlechtes Straßenpflaſter, langſame Droſchken, Staub im Thiergarten, Druckfehler — über dieſe brumme beſonders — und tauſend andere Sachen. Aber brülle,

ſtarkes Thier, brülle laut, wo giftige Bosheit, ränke-ſpinnende Hinterliſt, im Schutz vornehmer, durch Kriechen, Schmeicheln, und noch ſchimpflichere Dinge gewonnener Gönner den Sieg über deutſche Rechtlichkeit davon trägt; brülle, wo edle Kunſt durch hochfahrende Thorheit gemißhandelt wird, brülle, wenn man die Muſe mit Ochſen, Pferden und Hunden auf den Markt fährt und feil bietet, brülle, wenn verhüllte Bosheit und Niedrigkeit offene Redlichkeit, Wahrheit und erhabne Schönheit mit Gift und Gaſſenkoth der Verläumdung verfolgen, brülle Bär, fletſche die Zähne, hebe die Tatzen, und kennſt Du die Thäter, ſo packe und zerreiße das Geſindel, wenn ihm damit nicht zu viel Ehre geſchieht.

Dies thut, o Pallas und Petz! Für das andre wollen wir ſelbſt nach Kräften ſorgen, wenn Gunſt und Nachſicht unſrer Leſer uns ſo freundlich ermuntern wie bisher.

Berlin und Athen, am 30. Juni 1836.

Die

Eisenbahnen eine Nothwendigkeit.

Keinen glücklicheren Gegenstand für die Eröffnung der dritten Lebensperiode dieser Zeitschrift wüßte ich aufzufinden, als den, welchen die Ueberschrift dieses Aufsatzes bezeichnet, in der sich zugleich meine ganze Ansicht über diesen vielbesprochenen, reichen Stoff zusammendrängt. Ich will versuchen, freilich mehr aphoristisch als systematisch, mehr muthmaßend als behauptend, sie näher zu entwickeln.

Zuvörderst dürfte man fragen, wie ein Schriftsteller, der sich der Welt durch nichts anderes bekannt gemacht hat, als durch einige Romane, Dramen, Novellen, Kritiken und Scherze, zu dem Beruf kommt, über einen der wichtigsten Gegenstände der Technik, der Industrie, des Verkehrs, der Staatsverwaltung im umfassendsten Sinne, zu schreiben? Ich werde nicht mit der Lüge antworten, daß ich mich im Stillen viel mit diesen Gegenständen beschäftigt, darüber gelesen, darin gearbeitet habe; daß ich darüber gedacht, wie jeder Ver-

nünftige durch dieſe wichtigſten Lebens-Elemente allgemein hin zum Denken angeregt wird, darf ich nicht erſt ausſprechen. Ich ſage nicht: **Cogito ergo sum**, ſondern: **Sum ergo cogito.**

Ich werde natürlich nicht auf techniſche Fragen, auf finanzielle Erörterungen über den unmittelbaren Ertrag der Eiſenbahnen eingehen; um ſo weniger, als bis jetzt die Berechnungen der erfahrenſten und ſcharfſichtigſten Sachkundigen ſich darin als völlig unſicher und durch den Erfolg oft um das Drei- und Sechsfache verändert, gezeigt haben. Alles, worauf man bis jetzt fußen konnte, ſind die Reſultate der Erfahrung, und dieſe erſtrecken ſich wenigſtens, was Europa anlangt, (und bei Amerika muß man wieder ganz andere Maaßſtäbe anlegen, die auf Europa gar nicht paſſen) nur auf einige ſo unbedeutende Punkte, bei denen ſich die Reſultate noch ſo verändern müſſen, zumal wenn andere Eiſenbahnen mit ihnen in Verbindung treten, daß eigentlich das Geſchehene uns noch gar keine Baſis gewährt. So ſteht alſo im Grunde der Unterrichtetſte, der Sachkundigſte noch auf keiner andern Stufe als der, welcher nur die allgemeinen Ergebniſſe und Erſcheinungen auf dieſem neuen, unermeßlichen Gebiet aufgefaßt hat. Außerdem knüpft ſich an die äußere Geſtalt jeder Erfindung, jedes Fortſchrittes, ein geiſtiges Element, welches ganz allgemein zugänglich iſt. Wenn zur Zeit der Erfindung des Schießpulvers, der Buchdruckerkunſt, des Compaſſes jemand über die Wichtigkeit, über die

möglichen, wahrſcheinlichen, nothwendigen Folgen dieſer Erfindungen geſchrieben hätte, der weder Soldat noch Gelehrter noch Seemann geweſen wäre, ſondern etwa nur ein vernünftiger, einſichtsvoller Kaufmann: würde man es jetzt für befremdlich halten? Würde man glauben, daß der tapfere Führer einer Schaar von Landsknechten damals ſcharfſinniger über die künftige noch im Schooß der Jahrhunderte ſchlummernde Kriegskunſt eines Friedrich und Napoleon geurtheilt hätte, als der Bürger, der nur beim Armbruſtſchießen die Waffe führte, doch aber im Allgemeinen wußte, was ein Schwerthieb und ein Lanzenſtich für Kräfte fordern? Kriegsmann und friedlicher Bewohner der Städte hatten wohl einen ziemlich gleich weiten oder beſchränkten Geſichtskreis über das, was nach Erfindung des Pulvers aufhören würde; ſogar ein berühmter Feldherr wußte nichts auf ſeine Kanonen zu ſchreiben als die eben ſo wahre als falſche Behauptung: **C'est fait de la valeur.** Was da kommen ſollte, war weniger durch techniſche Kenntniſſe, als durch einen lebhaften Blick und die Kraft der Phantaſie, ſich die Welt auch anders geſtaltet denken zu können als auf den bisherigen Grundlagen, zu erkennen. — Ich muß es nun freilich dahin geſtellt ſeyn laſſen, ob man mir den Beruf zutrauen will, über die große Erfindung unſerer Zeit zu ſchreiben, oder ob man mein Beginnen für Anmaßung hält; allein ich glaube ihn (freilich nur in einem beſtimmten Sinne) zu haben, und muß ihm daher folgen. Die innere Veranlaſſung

dazu ſtammt aus der Sache ſelbſt; die äußere war die, daß ich, im Verhältniß zu vielen meiner norddeutſchen Landsleute, einer der erſten war, welche eine Eiſenbahn und ihre nächſten Wirkungen (zwiſchen Brüſſel und Mecheln) aus eigener Anſchauung kennen lernten. Muth zur günſtigen Aufnahme meines Verſuchs darf ich vielleicht aus dem Umſtande ſchöpfen, daß die rein beſchreibende Darſtellung, welche ich damals von jener Eiſenbahn in den Berliner Zeitungen abdrucken ließ, die Runde durch einen großen Theil deutſcher Blätter und Journale machte, weil ſie die erſte war, welche dem, der die Eiſenbahnen nicht ſelbſt geſehen hatte, die Erſcheinungen dabei, die die meiſten Fragen und Erkundigungen veranlaſſen, genügend anſchaulich machte. Einige andere Kleinigkeiten, die ich, theils ſcherzend, theils ernſt, über denſelben Gegenſtand geſchrieben, fanden ebenfalls Anklang, ſelbſt bei ſachverſtändigen Männern: ſo will ich mich denn der Hoffnung hingeben, daß die nachfolgenden Reſultate längeren Betrachtens und Erwägens über den hochwichtigen Gegenſtand auch eine freundliche Aufnahme finden werden; und in dieſer ermuthigenden Zuverſicht hoffe ich Kraft für ein vollkommneres Gelingen zu ſchöpfen.

Mir däucht, daß man nur dann aus einem richtigen Standpunkte über die allgemeinen Folgen und die Bedeutung der Eiſenbahnen ſchreiben kann, wenn man vorläufig annimmt, daß die bedeutenderen Punkte des Verkehrs in Europa ſchon durch dieſelben verknüpft ſeyen.

Die nähere oder weitere Ferne dieſes Zeitpunktes kommt dabei nicht in Betracht, ſondern nur der Umſtand, ob bei einer ſolchen Geſtaltung der Welt ſich ſo wichtige Vortheile heraus ſtellen, daß man Hand an die Anfänge dazu legen müſſe. Ich behaupte, ja. Das Weſen der Eiſenbahnen iſt eine Zuſammenziehung des Raums für den Verkehr durch eine außerordentliche Verkürzung der Zeit und Erhöhung der Kraft bei allen Transporten, zugleich mit einer höchſt bedeutenden Verminderung der Koſten. Nach den Erfahrungen, die man an einzelnen Strecken machen konnte, die aber freilich für größere Ausdehnungen nicht zur beſtimmten Grundlage gemacht werden können, tritt ungefähr eine verſechsfachte Schnelligkeit gegen die Fortſchaffung durch Pferdekräfte, damit zugleich ein auf den ſechsten Theil verminderter Betrag der Koſten, und eine, wir möchten ſagen, ins Unermeßliche geſteigerte Möglichkeit, die gleichzeitig fortzuſchaffenden Laſten zu vergrößern, ein. Dies ſind wenigſtens die Erfahrungsſätze, welche die Eiſenbahn von Mecheln nach Brüſſel gewährt hat. Denn die Zeit, welche die Diligence braucht, beträgt drei Stunden, ihr mittlerer Preis drei Franks, die Möglichkeit der Fortſchaffung (für 4 Pferde) erſtreckt ſich etwa auf ſechszehn bis ſiebzehn Perſonen und vielleicht eben ſo viel Centner Laſt; auf der Eiſenbahn beträgt die Zeit eine halbe Stunde, alſo ein Sechstheil, der Preis zwar für den letzten verhältnißmäßig

aber eben so guten Platz einen halben Frank, die Möglichkeit der gleichzeitigen Fortschaffung, ist gar in kein bestimmtes Verhältniß zu stellen, allein annähernd kann man sich doch wohl Begriffe darüber bilden, wenn man weiß, daß der Transport von zwei, dreihundert Personen zugleich etwas ganz Gewöhnliches ist, in einem außerordentlichen Falle aber und mit angestrengterer Kraft der Maschine 800 Personen! noch um fünf bis sieben Minuten schneller fortgeschafft wurden. Dabei muß man noch bedenken: daß einmal sich zu dieser Schnelligkeit des Verkehrs die größte Bequemlichkeit fügt, indem die Erschütterung so gering ist, daß man dabei schreiben kann, daß kein Staub, ja kaum die Hitze uns belästigt (wegen des kühlenden Luftzuges): daß zweitens alle technischen Erfahrungen auf diesem Gebiete noch in der Wiege liegen, der Bau der Dampfmaschinen täglich Fortschritte macht, mithin Kraft und Schnelligkeit wahrscheinlich noch bedeutend wachsen, und die Kosten sich vermindern werden. Doch lassen wir alles Problematische, sondern bleiben bei dem Faktischen stehn, daß durch die Existenz der Eisenbahnen diese ungeheure Beschleunigung und Vervielfältigung des Verkehrs möglich wird, stellen wir uns lebhaft vor, was eine solche Verkehrs-Vervielfältigung für Resultate haben muß, setzen wir ferner voraus, daß die Ausführung von Eisenbahnanlagen möglich sey, — und fragen wir uns dann, ob dieselben eine Nothwendigkeit für

den jetzigen Zustand der Gesellschaft sind, so muß diese Frage unbedingt mit Ja beantwortet werden.

Es ist daher meiner Meinung nach ganz falsch, wenigstens höchst einseitig, bei der Anlage einer Eisenbahn davon zu sprechen, ob das Personen- und Frachtgeld die Kosten decken werde. Dies mag für die Unternehmer das Wichtigste seyn; für die Sache selbst aber ist es ein Nebenumstand, und es kommt nur darauf an, ob die Punkte, die die Bahn verbindet, durch die Belebung ihres Verkehrs so wesentliche Vortheile darbiete, daß die Anlage gerechtfertigt wird. Dies möchte (wollen wir einmal gegen unsere Ueberzeugung annehmen) zwischen zwei isolirten Punkten, wie etwa Leipzig und Dresden zweifelhaft seyn; allein es wird schon über alle Zweifel erhoben, wenn sich die Kette verlängert, und z. B Frankfurt, Leipzig, Dresden, Prag, Wien deren Hauptglieder bilden, vollends aber, wenn man annimmt, daß das Eisenstraßensystem sich durch ganz Europa ziehe *). Eisenbahnen müssen also durchaus nicht als ein einzelnes Ertrag gebendes Geschäft, sondern als ein Mittel, das dem ganzen Zustand der Gesellschaft unerschöpfliche Vortheile und Annehmlichkeiten gewährt, betrachtet werden, und man muß sie daher anlegen, auch wenn sie unmittelbare Kosten verursachen. Wenden wir denn nicht Kosten auf alles, was das Leben

*) Hier tritt Wallensteins Grundsatz ein: 20000 kann ich nicht ernähren, aber 80000 werden nicht umkommen.

bequemer, reicher, angenehmer macht? Giebt Straßenpflaster in großen Städten, geben Laternen, ja geben die meisten Kanäle und Chauſſeen einen unmittelbaren Ertrag? Welcher Staat hat je daran gedacht, einen Kanal zu bauen, um ſich durch die Schleuſenabgabe zu bereichern? Welcher baut Chauſſeen, um vom Chauſſeegeld zu leben? In Frankreich zahlt man gar kein Chauſſeegeld, in Baiern nur der Fremde ein Abfindungsquantum, der Bewohner gar nichts. Warum? Weil es Einrichtungen zur Verbeſſerung des allgemeinen Zuſtandes ſind. Und wie viel größer, umfaſſender, iſt die Wirkung, welche die Eiſenbahnen erzeugen müſſen, gegen die der Chauſſeen?

Europa mit einem Netz von Eiſenbahnen durchzogen, wird auf einen ſechsunddreißigfach verringerten Quadrat-Raum gebracht. Die Rechnung iſt mathematiſch richtig, denn die Eiſenbahn reducirt die Längen auf ein Sechstheil, mithin die Flächen auf das Quadrat davon. Dieſes auf den ſechsunddreißigſten Theil des Flächenraums gebrachte Europa bietet nun auf demſelben dennoch alle ſeine Schönheiten, Reichthümer und Lebensvortheile zuſammengedrängt dar. Es gleicht plötzlich einem Raum wie etwa Deutſchland (denn das Meer muß bei dieſer Flächenreduktion bis zu einer billigen Arrondirungsgrenze mit in Anſchlag gebracht werden), auf dem aber der ganze Süden und Norden mit ſeinen verſchiedengeſtaltigen Reichthümern und Vortheilen repräſentirt wird. Es

iſt ein Land, in dem ſich Englands Kunſtfleiß, ſeine mächtige Betriebſamkeit, ſeine unüberſehbaren Handelsſchätze, die erhabene koloſſale Natur und Wildheit des Nordens, die üppige Schönheit und Produktionskraft des Südens, Deutſchlands reiche geſunde Gauen, Frankreichs heitere, vom lebendigſten Verkehr und der fröhlichſten Lebensanſchauung bewegte Städte, eng nachbarlich paaren. Es iſt ein Land, wo die Getreidefelder Mittel-Europa's, die holzreichen Waldungen Schwedens und Norwegens, die blühenden Weinberge des Rheins, der Champagne, Languedocs, Mallagas und Calabriens, neben einander gedeihen; ein Land, wo der nordiſche gewürzige Apfel, die Pflaume und duftende Erd- und Heidelbeere ſich eben ſo reich und leicht erzeugt als die Traube, Pfirſich, Ananas und Orange, ein Land, deſſen Küſten aus ſeiner Mitte längſtens in wenigen Tagen, oft in Stunden, auf die behaglichſte und ſechsfach minder koſtbare Weiſe als bisher, erreichbar, von den brauſenden Fluthen der Nordſee, von dem Gletſchertreibenden Eismeer, vom ſchwarzen und atlantiſchen Ocean und von den lauen Wellen des mittelländiſchen Meeres beſpült werden. — Welch ein Zauberland! Wo auf der Erde fände man es? — Die dem Menſchen inwohnende Kraft der Erfindſamkeit und des Betriebs hat es durch die Eiſenbahn geſchaffen, und dadurch die Gaben der Natur in einem Grade potenzirt, wie er zuvor noch niemals dageweſen iſt. — Träume, dichteriſche Phantaſieen, Hirngeſpinnſte, wird man ausrufen! Ich

aber behaupte nein; es sind nicht die nächsten, aber auch bei weitem nicht überentfernte Früchte, die uns hier im Schoße der Zeit reifen.

Manche Dinge sind zu gewaltig in ihren Folgen, als daß man so schnell an diese glauben könnte; wer will sie aber deshalb läugnen? Wer will die Möglichkeit abweisen, daß, wenn das gebildete Europa sich von dieser Ansicht durchdringt, die Kräfte vorhanden sind, das Ziel zu erreichen? — Und es wird leicht seyn, dahin zu gelangen; ja ich behaupte, wenn in dem ernsten, eifrigen, solcher Verkehrmittel am bedürftigsten und fähigsten Deutschland *) nur erst einige größere Anfangsschritte gelungen sind — und sie werden gelingen, und namentlich ist die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig der festeste Anker meiner Hoffnung — so werden die folgenden mit so reißender Schnelligkeit, so gesporntem Eifer geschehn, daß die Kühnsten in ihren Hoffnungen darüber erstaunen müssen.

Ich kehre jetzt von diesen in die Zukunft vorausgreifenden Betrachtungen und Annahmen zurück, um mich mit der Gegenwart, mit dem was wirklich schon vorhanden ist, oder binnen Kurzem vorhanden seyn wird, zu beschäftigen.

---

*) Ich werde im zweiten Theil dieser Abhandlung diese Behauptung rechtfertigen, und zeigen, weshalb in England und Holland das Bedürfniß nicht so dringend gefühlt wird, die Folgen nicht so umgestaltend seyn können, ja die Anlage von Eisenbahnen sehr viel schwerer ist als bei uns.

Dabei habe ich zuerſt einige Worte zu den Zweiflern und Gegnern der Eiſenbahnen zu ſprechen, ihre Einwürfe und Aufſtellungen zu beantworten. Die meiſten derſelben ſind ſo trivial, entbehren ſo der Auffaſſung der Idee dieſer und jeder umgeſtaltenden Erfindung überhaupt, kleben ſo am Alten, begreifen ſo gar nicht, daß wenn man aufhört auf dem Boden zu kriechen und ſtatt deſſen fliegt, man nicht alle ſeine Anſchauungen aus dem Zuſtande des Kriechens hernehmen darf, um ſie dem Fliegen als Hinderniſſe darzuſtellen: daß es mir faſt widerſteht, mich auf dieſe Art der Einwürfe einzulaſſen. Indeſſen ſie werden gemacht, werden häufig gemacht, und ſomit muß man ſie denn in ihrer Nichtigkeit darzuſtellen ſuchen.

Der erſte und ſeichteſte iſt der, von dem Verluſt der Capitalien, die in den Chauſſeen ſtecken, von dem Schaden, der den Poſten, Fuhrleuten und Pferdebeſitzern in der Vernichtung ihres Treibens und Entwerthung ihres Beſitzes durch Anlegung von Eiſenbahnen zugefügt werden würde, zu ſprechen.

Zuerſt die Capitalien in den Chauſſeen. An vielen Orten hört man es beſonders bedauern, daß die neuerlichſt erſt hineingeſteckten Summen nun verloren ſeyn ſollten. Wären ſie denn aber weniger verloren, wenn die Chauſſeen älter wären? Wenn durch Hinzufügung der Summen für die Eiſenbahnen Vortheile erreicht werden, welche die Vortheile der Chauſſeen zehnfach überwiegen, ſoll man darum jene größeren Vortheile

nicht genießen? Reducirt den Fall doch auf ein Analogon. Hans hat einen Hund gekauft, um seinen Milchkarren nach der Stadt zu ziehn; er findet aber so viel Abnehmer, daß er ein Pferd braucht, um dem Bedürfniß zu genügen. Soll er denn seinen Handel lieber kümmerlich forttreiben, weil die Ausgabe für den Hund unnütz wird, und den verzehnfachten Vortheil nicht genießen, oder ihn, was gewiß geschehn wird, seinem klügeren Nachbar überlassen? Aber freilich die Sache steht anders. Hans ist der Amtmann des Dorfes, er hat den Hund gekauft; einige seiner Bauern wollen das Pferd kaufen und ihre Milch wohlfeiler, in größerer Masse und schneller zu Markt bringen; dabei können Hans und Hund nicht bestehn, folglich hindert es Hans von Amtswegen, denn er ist zu beschränkt oder zu verzagt, um selbst die Speculation mit dem Pferde zu machen. Hans ist der Name, den wir manchem Staat geben möchten; damit er seine Pfennige, die er aus Dummheit oder Trägheit nicht in Goldstücke verwandeln will, nicht einbüße, sollen andere den unendlich größeren Vortheil auch nicht haben. Doch die Bauern werden, wenn sie ihre Nachbarn im nächsten Dorf reich werden sehen, den Hans und seinen Hund bald andern Sinnes machen!

Werden denn aber die Chausseen unnütz seyn, durch Anlagen von Eisenbahnen? Nur in wenigen Fällen, nur da, wo sehr lange Strecken mit Parallelbahnen vorkommen; außerdem möchten wir behaupten, müssen die Chausseen nach Anlage der Eisenbahnen noch häufiger und

nothwendiger werden, allein Transversalchausseen: dies werden wir gleich weiter unten näher ausführen.

Der Verlust der Posten gehört in eine Kategorie mit dem der Chausseen. Wollen die Posten nicht mit der Zeit fortgehen, wollen sie die Briefe acht Tage gehen lassen, wenn die Reisenden auf der Eisenbahn einen Tag brauchen, so müssen sie freilich verlieren; sie verdienen es aber auch vollkommen, in dieser Stupidität zu Grunde zu gehen. Wer hindert sie aber, statt jetzt Contracte mit Posthaltern ꝛc. zu haben, welche die Pferde stellen müssen, künftig Contracte mit Eisenbahnunternehmern zu machen, falls sie nicht Einsicht genug haben selbst die Unternehmer zu seyn? Das aber sollten sie. Die preußische Seehandlung *) hat 12 Millionen Capital auf ihre Chausseebauten aufgenommen; sie erkläre, daß sie die Hauptstraßen Preußens mit Eisenbahnen versehen will, und sie wird auf der Stelle hundert Millionen finden, für die sie nach den bisherigen Durchschnittssätzen tausend Meilen Eisenbahnen bauen kann. Der Chaussee- und Eisenbahnbau hängt aber mit dem Postwesen so innig zusammen, daß er kaum davon getrennt werden kann; die Post-

*) Ein Staats-Institut, welches in seinen wesentlichen Einrichtungen den Staat selbst in der Art repräsentirt, daß alle Unternehmungen desselben, Anleihen, Speculationen, ꝛc. als Staats-Unternehmungen, mithin ganz auf den öffentlichen Credit gestützt, zu betrachten sind.

Verwaltung in allen Staaten, wäre also zunächst berufen nicht Unternehmerin, sondern Haupt-Theilnehmerin, an Eisenbahn-Unternehmungen zu werden; deshalb nicht Unternehmerin, weil dann wieder das die freie Concurrenz hemmende Monopol einträte, und das Publicum benachtheiligen würde.

Endlich der Verlust der einzelnen Fuhrleute. Sie sind erstens nur in die Classe der Abschreiber zu stellen, die sich über die Einführung der Buchdruckerkunst beschwerten. Zweitens aber bestreite ich es, daß sie (im Ganzen) einen Verlust erleiden werden. Freilich, wenn von Leipzig nach Dresden, wenn von Berlin nach Potsdam einzelne Eisenbahnen geführt werden, so werden die Hauderer, die Diligencen, Landkutschen, und wie alle diese, gegen die Eisenbahn gehalten, wahrhaften Jammer- und Schröpfanstalten, (Schröpf-Anstalten, weil sie dem Publicum unverhältnißmäßige Summen von Zeit und Geld abfordern) freilich eingehen. Allein wenn eine Eisenbahnlinie nur durch Deutschland, z. B. von Berlin über Leipzig, nach Frankfurt a. M. geführt ist, so muß der gigantische Strom des Verkehrs, der sich auf dieser Strecke von 50 — 60 Meilen bilden würde, hunderte von Seitenbächen in sich hineinziehen, die in demselben Maaße in rascheren Fluß kommen, als der Hauptstromzug wächst und fortrollt. Es ist unmöglich, daß eine Stadt, ein Ort, ja ein Dorf, welches 4, 6, 10 Meilen weit von einer solchen Verkehrslinie entfernt liegt, sich nicht derselben durch eine Chaus-

see anschließe; denn hier würden sich Eisenbahnen vorläufig und allgemein wenigstens noch nicht belohnen, weil nur ein Kleinhandel mit der Zeit getrieben werden kann, wo man nicht Tage, sondern nur wenige Minuten zu gewinnen vermag, der Luxus der Eisenbahnen aber nur zwischen zwei sehr bevölkerten, in gegenseitig vielfältigen Beziehungen stehenden Orten zu bestreiten ist. Ausgenommen, wenn ein bedeutender Fabrikort, ein Kohlenbergwerk, oder ein ähnliches Institut der Schienenwege zu ganz speciellen Zwecken bedürfte. Für diesen Transversal-Verkehr, der jetzt so gut wie todt und öde liegt, würde das Fuhrwesen bedeutend werden, und in eben dem Maaße an Lebhaftigkeit gewinnen, wie es sich über eine längere Strecke von Straßenzügen ausdehnen muß. — Länger? Ja. Denn die 60 Meilen lange Straße von Berlin bis Frankfurt a. M. würde mindestens dreißig Transversalstraßen von vier Meilen nach jeder Seite der Hauptstraße, also dreißig Queerstraßen von acht Meilen im Laufe der Jahre erhalten, und 8 mal 30 ist 240. — Diese längeren Chausseen würden eben so lebhaft seyn, als jetzt die Hauptchausseen, und müßten folglich mindestens die doppelte Zahl von Fuhrleuten ernähren. Zugleich sieht man daraus, daß alle diejenigen Chausseelinien, die zu größeren Straßen in das Verhältniß von Transversalwegen treten, nicht unnütz, sondern vielmehr künftig viel nützlicher, und dem Staate, der sie angelegt hat, doppelt und dreifach einträglich werden

müſſen. Freilich ſind dieſe Strecken und Lagen der Straßen zu einander in Nord-Deutſchland ſeltener, weil dies noch zu viel ſchlechte Communikations-Wege hat: aber in ganz Süd-Deutſchland, namentlich in Würtemberg, Baden, Baiern, ſind dergleichen Verhältniſſe ſehr häufig, und werden unendliche Vortheile bringen. Wir erwähnen nur eines Beiſpiels. Das Dorf Handſchuchsheim bei Heidelberg, welches eine überreiche Fülle des trefflichſten Obſtes, beſonders edle Kirſchen erzeugt, ſendet dieſe auf den Markt nach — Wien. Die Früchte der theuren Erſtlingszeit werden in Trögen auf dem Kopf an den Neckar getragen, dieſen hinauf zu Waſſer bis, ich weiß nicht genau welchen Ort, in leichten flachen Schiffen verfahren, und von dort wieder über eine ſchmale Landſtrecke bis zur Donau getragen, auf der ſie in wenigen Tagen nach Wien ſchwimmen. Bei einem Eiſenbahnzuge von Frankfurt nach Berlin würden dieſe Früchte zu Waſſer in einem Tage Frankfurt, in einem halben von dort Berlin erreichen, und ſo friſch, aber vierzehn Tage früher im Jahre, auf unſern Markt kommen, wie jetzt die Werderſchen und ſächſiſchen Kirſchen. Denn die Fracht der Eiſenbahn muß nach allen bisherigen Verhältniſſen noch viel geringer ſeyn, als die der Donauſchifffahrt. Allerdings nur ein ärmliches Beiſpiel, aber ich wählte es abſichtlich aus der geringſten Sphäre, um der Betrachtung den meiſten Raum zu laſſen, was aus bedeutenderen Verhältniſſen des Betriebs werden kann, wenn dieſe unbedeutendſten ſo

unermeßlich wachſen. Unermeßlich; denn man dehne nur die Bahnlinien in Gedanken aus, ſo hindert nichts, daß die rheiniſche Kirſche ſo gut in Petersburg gegeſſen und theuer bezahlt werde, wenn kaum der Schnee daſelbſt geſchmolzen iſt, als jetzt die aſtrachaniſche Traube dort mit Gold aufgewogen wird, um auf den Tiſchen der Vornehmen zu prangen. Dagegen klingt der ruſſiſche Platinrubel vielleicht in der Taſche des deutſchen Bauern und Winzers zu Handſchuchsheim.

Bis auf hunderte von Meilen Entfernung erſtreckt ſich alſo der unſichtbare Strom des Segens, der aus dem ſichtbaren des Eiſenbahnverkehrs in das Mark der Länder dringt. Darum ſeyd nicht bange ihr Hauderer und Diligencen zwiſchen Leipzig und Dresden! Wenn Ihr auch dort in den nächſten Jahren nicht mehr den kümmerlichen Hafer für Eure Pferde verdient, ſo werdet Ihr dafür ſtatt hundert Reiſende auf dieſer Straße tauſende derſelben zuzufahren haben, und zehntauſende, wenn ſie ſich erſt von der Elbe bis zum Rhein ausſtreckt.

Vom Verluſt, den Fuhrleute und einzelne Gewerbtreibende leiden, ſpreche man daher nicht, denn er iſt nicht vorhanden, oder wenn er vorhanden wäre, käme er nicht in Betracht. Falls man die Eiſenbahnen über Nacht ohne Koſten durch einen Zauber herſtellen könnte, oder falls man eine andre Erfindung machte, ganz wohlfeil zu fliegen, oder auf mechaniſchen Wagen blitzſchnell dahinzueilen, würde man dieſelbe etwa nicht benutzen, um den langſamen Poſten und Hauderern den Cours

nicht zu verderben? — So trage man denn auch kein Bedenken, wenn das beſſere Ziel mit Kraft, Anſtrengung und Koſten erreicht werden muß, denn dieſe Zufälligkeit ändert nichts in der Sache.

Der Einwurf, welcher einzelnen Eiſenbahnen am meiſten gemacht wird, iſt der, daß ſie ihre Koſten nicht decken werden. Ich habe ſchon oben im Allgemeinen die Anſicht ausgeſprochen, daß dies Nebenſache ſey, und daß Eiſenbahnen nicht als Anſtalten, die ſich unmittelbar verzinſen ſollen, betrachtet werden dürfen, obſchon ein großer Theil derſelben gewiß auch dieſen nächſten, wenn gleich geringſten Vortheil gewähren wird. Da aber vorläufig die Abwägung der Erfolge und Koſten eines im Großen über eine ganze Länderſtrecke auszuführenden Eiſenbahnſyſtems, nur unbeſtimmt geſchehn kann, oder das Eingehn darauf wenigſtens etwas mehr Schwungkraft der Ideen und Erkenntniß der geiſtigen Bedeutung des ſo beſchleunigten und potenzirten Verkehrs erfordert, als ich von den meiſten Gegnern der Eiſenbahnen *) vorausſetzen darf: ſo will ich mich hier auf eine

*) Es giebt allerdings auch Gegner derſelben, von denen ich unentſchieden bin, ob ich ſie abſichtliche, böswillige, oder allgemeinhin ſelbſtbewußte, nennen ſoll; dieſe erkennen ganz gut, was für Folgen die Eiſenbahnen haben werden, hoffen aber, dieſelben noch ſo lange als möglich hinzuhalten. Dieſe Gegner haben in ihrem Sinne, da ſie überhaupt das Gute, die Entwickelung aller edlen, freien Kräfte der Menſchheit fürchten müſſen, völlig Recht. Im

ganz isolirte Annahme beschränken und daran meine Ansicht, zur Widerlegung des oben gedachten Einwurfs, zu rechtfertigen versuchen.

Es sey die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig, die den streitigen Punkt bilde. Man schätzt die Kosten der Meile durchschnittlich auf 100000 Thlr.; es kommt nicht darauf an, ob die Schätzung richtig sey. Angenommen aber, die Bahn koste anderthalb Millionen, und trage nichts ein, als ihre Unterhaltungskosten. Würden alsdann beide Städte wohl ein zu großes Opfer gebracht haben, für die unzählbaren Vortheile, die ihnen diese Belebung des Verkehrs brächte?

Die Berechnungssätze, welche das Leipziger Directorium bekannt gemacht hat, stellten, so viel mir erinnerlich ist, fest, daß der bis jetzt bestehende Verkehr zwischen Dresden und Leipzig allein hinreiche, bei dem angenommenen Satze der Fracht und des Personengeldes, die Kosten der Bahn zu bestreiten. Dieser Maaßstab möchte unrichtig seyn, so wäre er doch jedenfalls der geringste, der sich annehmen läßt. Schon Liverpool und Manchester, wo eine Steigerung des Verkehrs kaum denkbar schien, zeigten, wie sich derselbe durch die Eisenbahn erhöht; in einem noch bedeutenderen Grade ergab sich dies zwischen Brüssel und Antwerpen, in einem noch höheren

---

dritten Abschnitt dieser Abhandlung werde ich auch auf sie kommen, und hoffe zu zeigen, wie vergeblich ihr Bestreben ist.

auf der kleinen Strecke zwiſchen Fürth und Nürnberg. Die Urſach iſt klar; denn um ſich die Wirkung der Eiſenbahn anſchaulich zu machen, muß man annehmen, daß die beiden durch ſie verbundenen Punkte wirklich im Raum aneinandergerückt ſind, da dieſer hier identiſch mit der Zeit iſt. Verkehrten alſo bisher zwiſchen Leipzig und Dresden täglich hundert Perſonen im Durchſchnitt, ſo frage man ſich, was geſchehn wird, wenn beide Städte ſtatt dreizehn Meilen von einander entfernt zu ſeyn, auf drei, und noch weniger zuſammengerückt werden. Dies Wunder bewirkt die Eiſenbahn; und mit dem unberechenbaren Zuſatz, daß damit kein einziger Zwiſchenpunkt aufgegeben wird. Wer wirklich Dresden auf die nächſte Station vor Leipzig trüge, näherte folglich beide Städte rückſichtlich des Verkehrs noch nicht ſo, wie die Eiſenbahn, falls er nicht Wurzen, Meißen, und jedes andere Städtchen und Dörfchen, jede Fabrik-Anlage, Transverſalſtraße u. ſ. w. auch noch dazwiſchen ſchöbe. Dem Leipziger, der der ſchönen Umgegend ermangelt, wird alſo Dresden mit allen ſeinen Reizen, ſeinem Strom, ſeinen Weinhügeln, Waldbergen und mahleriſchen Felskuppen, ſeinen Kunſtſchätzen, ſeinen tauſenden von Vergnügungsreiſenden, gewiſſermaßen zum Geſchenk gemacht; dafür tauſcht Dresden den ganzen belebten Verkehr der erſten ſächſiſchen Handelsſtadt ein. Die Meſſen werden faſt vor ſeinen Thoren abgehalten, das Leben der großen Rheinſtraße nach Frankfurt ſtrömt ſich am Ufer der Elbe aus. Was in der Waag-

ſchaale einer Stadt fehlt, legt die andre hinein, und plötzlich fühlen ſie ſich beide wie zur Vollkommenheit ergänzt. Und wodurch? Durch ein aufgewendetes Kapital von anderthalb Millionen. Man ſehe die Rechnungen beider Städte durch, ob ſie bei den verſchiedenen Anſtalten, die ſie zu ihrem Nutzen, zu ihrer Bequemlichkeit errichtet haben, ſo wohlfeilen Kaufes davon gekommen ſind! Und dennoch iſt der geſammte Antheil derſelben vielleicht nur ein Punkt gegen den unendlichen Kreis, den die Eiſenbahn der Verbeſſerung tauſendfältiger Zuſtände eröffnet, ein Kreis, deſſen Grenze das ſcharfblickendſte menſchliche Auge noch nicht zu erreichen vermag!

Dresden war bisher keine Handelsſtadt; ſie wird es von dem Augenblick an ſeyn, wo ſie durch die Eiſenbahn mit Leipzig verbunden iſt. Denn was macht die Handelsſtadt? Die Lage; legt Hamburg mit ſeinen Millionen zwanzig, ja nur zehn Meilen tief ins Land, in die Lüneburger Heide hinein, und es wird verarmen, verdorren, verſiegen wie ein Baum, dem die Wurzeln abgeſchnitten ſind, weil es von dem Strome, aus dem es ſeine reichen Lebenskräfte ſog, getrennt iſt. Baut eine Eiſenbahn nach ſeinen Ufern, und das Leben regt ſich in erneuter, ja verdoppelter Kraft, denn Ihr habt der Natur das große Geheimniß abgelauſcht, Ihr laſſet ſegenbringende Ströme fließen wie ſie. Eiſenbahnen ſind Ströme, die Eure Laſten leichter, hundertfach ſchneller, ſicherer und wohlfeiler tragen, als Elbe, Oder, Rhein und Main.

Es sind Ströme, die zu Thal und zu Berg zugleich fließen, die im Winter nicht gefrieren, im Sommer nicht austrocknen, niemals verheerend über ihre Ufer treten. Wird die Bahn von Hannover nach Hamburg fertig, so liegt Hannover an einen solchen Strom, und hat sich in ein Hamburg verwandelt.

Leipzig und Dresden sind entschlossen vorangegangen; das Bett des Stromes, welcher sie künftig verbinden wird, ist schon bezeichnet, wird schon ausgetieft. Diese Anlage wird die erste große in Deutschland seyn; aber es ist nicht allein rühmlich voranzuschreiten, sondern auch im hohen Grade vortheilhaft. Die Erstlingsfrüchte dabei werden sehr reiche seyn, und als ein Nebenvortheil denjenigen zu Gute kommen, welche den Muth gehabt haben, auf der Bahn der Neuerungen die ersten entschiedenen Schritte zu thun. Zwar muß sich jede Eisenbahn auf die Dauer reicher verzinsen, je vielfältiger die Verbindungen sind, in welche sie zu andern Eisenbahnen tritt; die erste aber, oder die ersten werden doch vielleicht im Beginn ihrer Anlagen die bedeutendsten Geschäfte machen. Denn man muß gesehen haben, wie der Strom der Neugierigen oder besser derjenigen, deren Antheil durch diese wichtigste Erscheinung der Zeit aufgeregt war, nach Belgien strömte, um die kurze Fahrt zwischen Brüssel und Mecheln zu versuchen; man muß sich aus den Zeitungen erinnern, wie dasselbe bei der noch kürzeren zu Nürnberg der Fall war: und man wird begreifen, daß zwischen Dresden und Leipzig,

wo man eine kleine angenehme Reiſe auf ſolche Art machen kann, dieſer Zudrang ſich noch ungemein ſteigern wird. Die Meßzeiten überfüllen Leipzig, die Sommermonate Dresden mit Fremden; die Einwohner beider Städte wiſſen die Wichtigkeit ſolcher Perioden wohl zu ſchätzen, und wir wollen einmal die Leipziger und Dresdener Gaſtgeber, und alle, die dieſen Produkte und Erzeugniſſe der Arbeit liefern, ſo wie das ganze große Handel und Induſtrie treibende Publikum, welches von den Fremden lebt, fragen, wie hoch ſie den Zuwachs an Einnahmen in dieſer Zeit ſchätzen. Wir würden nicht erſtaunt ſeyn zu hören, daß dieſer kurze Zeitraum dem ganzen übrigen Jahresverkehr gleich geſtellt wird. Nun wohl denn, Ihr Dresdener und Leipziger! Eine ſolche Periode, und eine noch viel glänzendere ſteht Euch von dem Augenblicke der Vollendung Eurer Bahn an, bevor — und ſeyd Ihr ſchnell, ſo daß ſobald keine andere Bahn in der Nähe den Wettkampf mit Euch beginnt und auf Theilung des Preiſes Anſpruch macht, ſo wird dieſe Zeit üppiger Fluth, auf- und abſteigend nach der Jahreszeit, vielleicht Jahr und Tag, und länger dauern. Iſt aber nicht für den Gewinn beider Städte ein ſolches Jahr der Fülle und des Verkehrs allein die anderthalb Millionen werth? Es müßte doch wahrlich ſchlimm ſtehen, wenn ein ſo geſteigertes Lebenstreiben nicht beiden Städten eine durchſchnittliche Vermehrung von 2000 Thalern täglich, in den ſämmtlichen Bewegungen des Geſchäftsumſatzes gewähren ſollte! Und mit

dieſer unendlich gering angeſchlagenen Summe wären ja die Auslagen für die Eiſenbahn auf Umwegen ſchon wieder gewonnen, und der direkte Ertrag derſelben obenein geſchenkt.

Wie ein in Zahlen erſtarrter Kaufmann habe ich bis jetzt nur von dem Gewinn geſprochen, der ſich berechnen läßt. Den größeren, unberechenbaren, an Zeit für ausgedehntere Geſchäftsbetriebe; an erleichterter Beweglichkeit überhaupt, an Schnelligkeit der Nachrichten, Sendungen, Mittheilungen; an den ſo viel leichter gewordenen, tauſendfachen Beziehungen des Menſchen zum Menſchen, in der Familie, der Freundſchaft, Liebe, Geſelligkeit, am Zuwachs der Lebensfreuden überhaupt — dieſen ſo unberechenbaren als unſchätzbaren Hochgewinn habe ich darin noch gar nicht in Anſchlag gebracht.

Ich ſagte zu Anfang, man müſſe ſeine Berechnungen für die Umgeſtaltung der Verhältniſſe ſo anlegen, als ob Dresden mit ſeinen reizenden Landſchaften und Kunſtſälen bis zur Nähe von drei Meilen an Leipzig herangerückt ſey, ohne etwas von den bedeutenden Zwiſchenpunkten aufzugeben. Doch dieſe Annahme iſt falſch, dient nur zur Annäherung an die Wahrheit der Schätzungen; denn die Beziehungen, die durch die Eiſenbahn entſtehen, ſind noch viel enger und behaglicher, als zwiſchen zwei nach Verhältniß einander ſo nahe liegenden Orten. Erſtlich entgeht uns wirklich von dem größeren

Raume nichts; Wald, Strom, Feld, behalten ihre Rechte, ihre Reize. Zweitens iſt die Verbindung zwiſchen zwei, drei Meilen von einander entfernten Städten ohne Eiſenbahn viel beſchwerlicher und mühſamer, als bei dreizehn Meilen mit der Eiſenbahn. Denn die Landſtraße iſt ſtaubig, oder kothig, die Wagen ſtoßen, die Plätze ſind nicht immer zu haben, bei allgemeinen Anläſſen vermag uns das beſchränkte Mittel der Wagen und Pferde nicht fortzuſchaffen, und geſchieht es, ſo geſchieht es auf die unbehaglichſte Weiſe. Wie anders auf der Eiſenbahn! Der Wagen gleicht im Nothfalle einem Hauſe an Schutz und Bequemlichkeit; kein Rütteln und Stoßen beläſtigt mich; ich kann ein Buch zur Hand nehmen, und ſo, behaglich leſend, wie in einem Kanapee die Fahrt vollbringen; ich kann Notizen in mein Taſchenbuch ſo bequem ſchreiben, wie auf der Börſe; kein Staub beläſtigt, kein Koth beſchmutzt mich; ich habe keine Vorbereitungen zur Reiſe zu treffen, als z. B. Pferde zu beſtellen, einen Platz voraus zu belegen; nur der Einfall darf mir kommen, ich gehe an den Einſteigeplatz, und bin gewiß, pfeilſchnell, bequem, wohlfeil zu fahren! —

Das ſind die unzähligen, bald behaglichen, bald wichtigen, bald angenehmen, bald unſchätzbaren Vortheile, die eine ganz iſolirte Eiſenbahnſtrecke zwiſchen zwei angemeſſenen Punkten gewährt. Man ſieht daraus, daß diejenigen, welche die Bahn erbauen und dabei gute Zinſen ihrer Capitalien ziehen, den geringſten Gewinn davon haben. Die Hauptvortheile fallen der Geſammt-

heit zu; kommen ihr in dem Grade zu Gute, daß sie unerläßlich selbst Opfer dafür bringen muß. Wer gäbe nicht, ohne eine Actie zu kaufen, gern ein Capital hin, nur, damit eine Eisenbahn-Verbindung mit einem dazu geeigneten wichtigen Ort von seinem Wohnsitz aus vorhanden sey? und zahlte nicht auch jedesmal gern den kleinen Zoll für die Benutzung derselben? Um die Vortheile des Vorwärtsgehens recht einzusehen, gehe man einmal rückwärts; man schaffe z. B. nur die Chaussee zwischen zwei Städten, wie Dresden und Leipzig ab. Auf der Stelle wären beide isolirt, in die mühseligste Abhängigkeit vom materiellen Grund und Boden gebracht, und gern würde Jeder bedeutende Opfer bringen, um nur den alten guten Zustand hergestellt zu sehen. So sollten daher auch, dies ist unser **ceterum censeo**, die Städte, (so lange es die Staaten nicht thun) die Eisenbahnen ins Leben rufen; die Einwohner sollten sie sich anschaffen, wie ihre Feuerwache, ihre Spaziergänge, ihre Straßenbeleuchtung und andere der Sicherstellung und Bequemlichkeit unsers heutigen Lebenszustandes unentbehrliche Dinge. Unentbehrlich, das ist das rechte Wort! Unentbehrlich wird die Eisenbahn seyn, sobald sie nur einmal da gewesen ist; keine, die fertig geworden ist, wird wieder eingehen. Darum nannten wir sie in der Ueberschrift eine Nothwendigkeit! Und wir hoffen, sie werde, gleich den jetzigen Posten, eine einträgliche Nothwendigkeit werden, und die

erſten Unternehmer, die auf den vollſten Dank der Mitwelt Anſprüche haben, auch unmittelbar belohnen.

So weit in dieſem erſten Abſchnitte, wo ich die Eiſenbahnen nur gegen diejenigen, die ihnen aus Unkunde und Mangel an Beurtheilungskraft entgegen ſind, vertheidigen wollte, und mich folglich auch nur an ſolche Reſultate hielt, die uns binnen Jahresfriſt vielleicht ſchon verwirklicht vor Augen liegen.

Im zweiten Abſchnitt, den das nächſte Heft (doch ſchwerlich vor dem September) mittheilt, will ich erſtlich über einige unvermeidliche Totalveränderungen unſers äußern geſellſchaftlichen Zuſtandes, die durch Ausführung der Eiſenbahnen im größeren Maaßſtabe erzeugt werden müſſen, ſprechen: alsdann aber von den wichtigſten Folgen derſelben, den durchgreifenden Umgeſtaltungen unſers ganzen Staatenlebens, und den unermeßlichen Umwälzungen im Gebiete des Geiſtes, reden, die unabweisbar, mit Sturmesfittigen in ihrem Gefolge hervorbrauſen. Denn die Räder, die auf den Eiſenſchienen rollen, ſind die Schickſalsräder unſers Jahrhunderts.

Der Wollmarkt und das Wettrennen in Athen.

„Wer zuletzt lacht, lacht am beſten!“ Mit dieſem Gefühl, mein guter Phrynichus, ſetze ich mich jetzt an den Schreibtiſch, theils um Dir noch aus lebhafteſtem Andenken den athenienſiſchen Wollmarkt, die Wettrennen, und was ſich ſonſt dabei ereignete, brieflich zu ſchildern, theils um Dir Auszüge aus meinem Tagebuch zu machen, das ich immer gleich auf friſcher That ſchrieb.

Es iſt ein drolliges Ding um den Wollmarkt und ſeine Beſucher in Athen, beſonders für mich, in dem ſich die Athenienſer ſo gewaltig verrechnen. Denn ſie ahnen nicht, daß in meinem Schaaf=Wollpelz ein ſolcher Fuchs ſteckt, der alle ihre Schliche kennt, der nicht im Kuhſtall geboren, in der Scheune gewiegt, im Schaafſtall geſäugt, auf der Weide groß gefüttert iſt, wie ſie, und mit Recht, bei den meiſten vorausſetzen. Allein ich that völlig, als ſtehe es ſo mit mir. Du hätteſt mich nur ſehn ſollen in meinen großen Wichsſtiefeln mit Spornen, meinem Oberrock **couleur de bouze**, gemsledernen Handſchuhen, einer Cravatte wie meine Gartenmauer, und Vatermörder ſo hoch, ſpitz und weiß, wie das Schreck=

horn, — dabei ein Schritt wie Herkules, eine Stimme wie Kaliban, volle rothe Backen, den Schnurrbart à la Blücher — Phryniche! Geschworen hätteſt Du, wie jeder Athenienſer hier that: „Das iſt ein böotiſches Amtmannsgerüſt, wie jemals eines zum Dorfhecken hinausgeritten iſt!“ — Der Teufel hätte in mir den **Studiosus philosophiae** geſucht, der noch vor drei Jahren in Heidelberg disputirte, und mit Hegel und Schelling umging, wie jetzt mit Stroh und Heu — aber ohne den Vergleich anwenden zu wollen. —

Genug, ich war der Mann, der wie die Unſchuld ſelbſt ausſah, und doch hinter ſeiner Wollzüchter-Larve die Augen hell aufmachte, um das zu ſehen, was man ihm verbergen wollte, der geduldig hinter ſich her lachen ließ, um ſeinen Brief ſo anfangen zu können, wie er ihn wirklich anfing: „wer zuletzt lacht, lacht am beſten.“ Denn ich habe meine Wolle ſehr gut verkauft, und mich vortrefflich unterhalten, wenn auch nicht durch das, womit ich mich zu unterhalten ſchien. Nun ſollſt Du hören.

Der Junius iſt der Sommer-Dezember für Athen, wo ſich im ganzen Verkehr ein ähnliches Treiben erneuert, wie zur Weihnachtszeit. Es treffen dazu verſchiedene Dinge zuſammen. Erſtlich eine große Zahl Durchreiſender, beſonders von Norden und Oſten, die hier Station machen, um dann in die Bäder zu gehn; zweitens: der athenienſiſche Verein für Federnelken- und Kohlrübenzucht und was dazwiſchen liegt, gemeiniglich der Gartenverein genannt; drittens: die olympiſchen Spiele, wo

zwar kein Kampf der Wagen und Gesänge statt findet, sondern nur einer der Stuten, Hengste und Wallache; endlich der Woll-Jahrmarkt selber. Treiben so viele Strömungen von allen Seiten zugleich die Fluth heran, so muß sie wohl etwas hoch aufschwellen, und ich versichere Dir, Athen füllt sich ansehnlich in dieser Zeit mit Badenarren, Wettrennernarren, Wollnarren, Blumennarren und verschiedenen andren der unschuldigsten Gattungen. Rechne Du mich zu welcher Du willst, denn zu irgend einer werde ich wohl gehören, wenn nicht gar zu allen zugleich.

Ich hatte beschlossen, mich durch nichts von einem auf gutem Ackerlande aufgewachsenen Oekonomen zu unterscheiden; meine Lastwagen mit Wollsäcken waren daher schon einpassirt und von meinem Verwalter an Ort und Stelle abgeladen, als ich selber in der geflickten Staats-Halbkutsche, womit ich auf dem Lande zu Balle fahre, höchst stattlich in Athen durch die Basileus-Straße einfuhr, und im Gasthofe zum Kronprinzen, wo mein Quartier bestellt war, abstieg. Mein Jakob auf dem Bock spielte gleichfalls eine stattliche Rolle in seinem Livree-Ueberrock, den er mit seiner mageren Figur so wenig ausfüllte, daß ihn schon auf dem Alexandros-Platz ein scharfer Pfeil attischen Witzes traf oder eine Prise attischen Salzes gereicht wurde. Ein athenienſischer Straßenjunge rief ihm nämlich zu: guter Freund, Du hast einen verflucht verdächtigen Rock an, mir däucht, Du willst einen Wollsack stibizzen, und unter Deine

Uniform knöpfen, denn danach iſt der Zuſchnitt gemacht. Jakob erwiederte den Stich, durch einen Hieb, — mit der Peitſche, und ſeine Antwort war wenigſtens eben ſo treffend als der Angriffpfeil. Daß jetzt eine Batterie ſchweren Schimpfwort-Geſchützes aufgefahren wurde, wovon ich nur die Vierundzwanzigpfünder Ochſe, Schaafkopf, Wollümmel, aber nicht die ſchwereren fünfzigpfündigen Bomben namhaft mache, die nachraſſelten, verſteht ſich von ſelbſt. — Wir langten ohne weiteres Unglück, ausgenommen, daß Jakob im Straßengedränge beinah einen Apfelkram umgefahren hätte, im Kronprinzen an.

Ich wollte, ich wäre der Mann dazu, Dir die unverſchämte Gleichgültigkeit eines athenienſiſchen Kellners zu ſchildern, wenn eine unanſehnliche Halbkutſche vom Lande vor dem überfüllten Gaſthofe hält. Mit Gemüthsruhe ſah er den Wagen halten und mich ausſteigen, um mir, als ich ſchon in die Hausthür trat, ganz beiläufig zu ſagen: „Es iſt alles beſetzt mein Herr.“ „Ich hoffe nicht das Zimmer, welches ich beſtellt habe“, erwiederte ich noch kaltblütiger, und befahl ihm, mich nach No. 13. zu führen. Erſt jetzt wurde er höflich, da ich nun ein Gaſt war, an dem er etwas verdienen konnte. Zuvor hatte er es der Mühe nicht werth gehalten, mir das Ausſteigen zu erſparen. Als ich auf meiner Stube angekommen war, legte ich mich in's Fenſter, und machte nun ſelbſt den Beobachter und Spötter. Ich geſtehe Dir, ich kann es den Athenien-

sern nicht verdenken, daß sie unsere seltsamen Figuren belachen; denn es ist ordentlich als ob eine Menge zu Haus ganz vernünftiger Männer und Landwirthe alles herausgesucht hätten, was sie an Thorheit und Abgeschmacktheit besitzen, um es auf dem Wollmarkt feil zu bieten. Ich will nicht von den abentheuerlichen Fuhrwerken, wo die stattlichsten, derbsten Rosse die altergebrechlichsten Kutschkasten nach sich ziehen, wie z. B. meinen eigenen; nicht von den Fastnachtslivreen der Kutscher, die wie die meines Jakob aussehen; noch von den aufgestutzten Bauerkitteln, die auf Effekt in Athen rechnen, sprechen; ich mache mir nichts daraus im Juni Leute mit der Pelzmütze auf dem Kutschbock sitzen zu sehen; ich spöttle nicht über Schmierstiefeln und brandgelbe Lederhosen; — denn das alles sind gute, ehrliche Attribute des Landlebens, die freilich in der Stadt komisch erscheinen, aber doch selten komischer als die Tracht der Städter und Städterinnen, wenn sie uns auf dem Dorfe besuchen, und ihrer Chaussure wegen z. B. nicht über den Hof gehen können, wenn es drei Minuten geregnet hat. Wohl aber mußte ich innerlich lachen und spotten über die Prätensionen mit denen Herren und Frauen, die innerhalb der Kutschkasten saßen und, Jedes auf seine Art, unbeschreiblichen Effekt zu machen hofften in Athen. Ich sah Bekannte genug, die nicht wußten, wie angenehm sie mich durch ihre Thorheit unterhielten. Hans von Plumpendorf saß wie ein türkischer Pascha ganz allein in seinem Wagen, und ließ

einen rieſenmäßigen Meerſchaumkopf (den er, um nicht 2 Thaler Polizeiſtrafe zu zahlen, hatte ausgehn laſſen müſſen) über den Schlag hängen. Sein linkes Bein lag auf dem Rückſitz, er ſelbſt ſtrich ſich den Knebelbart, und blickte mit einer Selbſtzufriedenheit auf die wogende Menge (die ihn auslachte), als wolle er eben ſagen: „ich geſtatte Euch, mich zu bewundern.“

Als ein Gegenſtück dazu kam der alte Amtsrath aus Haberwalde mit der ganzen Familie angefahren. Er ſelbſt ſah aus wie die Carrikatur ſeines Großvaters. Der Zopf aus Friedrich Wilhelms I. Zeiten, der dreieckige Hut aus einer ähnlichen Geſchichtsperiode, ein Frack, den ſein Großvater zur Hochzeit getragen haben könnte, ſo abgeſchmackt und ſchäbig war er, dazu das ganze Geſicht nach dem Münzfuße von 1764 — kurz, ein Prachtexemplar. Daneben die Gattin und die beiden Töchter à l'incroyable nach dem letzten Modejournal, wie Pfauen und Truthähne gebrüſtet, Friſuren wie der babyloniſche Thurm, Hüte wie die Entermützen, Halskrauſen wie das Glacis einer Feſtung, und Farben! Farben ſage ich Dir, Phrynichus, daß ein Regenbogen ſchäbig dagegen ausgeſehen hätte, ſo glänzte es von Rauſchgelb, couleur de feu, Papagaiengrün, Blitzblau und Aſchgrau. Zu meinem Staunen und Schrekken hielt der Wagen auch am Kronprinzen, und die Familie wurde meine Nachbarin, da der Amtsrath ebenfalls Zimmer beſtellt hatte, und alljährlich hier logirt. Wiederum ärgert es mich, daß ich kein Hogarth bin, um

den gedachten Kellner mit drei Gesichtern abzumalen, erst, dem unhöflichen, bevor er den Amtsrath erkannte, dann dem grinsend unterwürfigen, mit dem er den Damen aus den Wagen half, und endlich dem satanisch satyrischen, womit er, und viele seines Gleichen, den Pfauen- Strauß- und Truthahndekorationen der Haberwalder Damen nachschaute. Es wurde mir nach gerade langweilig, den absolut müßigen Zuschaner zu machen, und ich beschloß, einen Gang durch die Straßen zu thun. Du magst jetzt lesen oder es bleiben lassen, was ich darüber in mein Wollmarktstagebuch eingetragen habe, allein hier stehe es. — P. S. Wundre dich aber nicht, wenn mein Stil hier ganz abweicht; im Tagebuch schreibe ich wie ich will, und meist ganz verrückt.

Athen, 23. Juni 1836.

In der Basileusstraße war ein lebhaftes Gedränge und Gewühl. Wollzüchter, Pferde, Marktbauern, Ochsen, Juden und Jüdinnen, Hunde und Katzen, Soldaten, Bullenbeißer, Schlächtergesellen, Köchinnen, Hausmädchen, Fräuleins, Gänse, Enten, Puten, (aber todte, die getragen wurden vom neuen Markt her) Rüben, Kohl und Kraut, Obst und Schoten, Stutzer- Laffen - Affengesichter, Möpse, Schooßpinscher, alte Jungfern, — alles trieb sich durch einander fort. In der Coenobienstraße waren, denn dort ist der Hauptmarkt, ungeheure Berge von Wollsäcken aufgethürmt, deren

manche die athenienſiſche Schneelinie erreichten; beſſer wäre es freilich, die Wolle hätte die Schneefarbe erreicht. Ringsum Getümmel, direkte Handels- und Maklergeſchäfte. O weh meine Ohren! Wie bietet dieſer Schuft von Engländer dort auf meine Wolle! Du Hund, biſt ja noch unterm Juden, unterm Griechen, ja unterm Engländer! — Und Peſtilenz — daß doch alle die alten verbrauchten Witze von Wollfeilen, Wollhabenden, Wollüſtigen mich umſchwirren müſſen! Der Athenienſer iſt ein Witz wiederkäuendes Thier. Dies meine Definition. — Herrliche wollzüchtige Geſpräche ſchnappe ich auf. — „Gut verkauft?“ —„Paſſabel!“ —„Wollen wir heut ins Theater?“ „Ja, aber in die Königsſtadt“ „Verſteht ſich, denn ſie geben „„Im erſten Stock und zu ebner Erde““ und im großen Opernhauſe Iphigenia oder wie das langweilige Ding heißt, wo ich neulich beinahe die Maulſperre bekommen hätte, vor Gähnen!“ „Topp, und nachher futtern wir bei Jagor!“ „Verſteht ſich“ „Deliciös!“ — „Und weißt Du ſonſt nichts?“ „O ja — ich habe da eine Bekanntſchaft“ —

Das andre verweht der Wind — — Horch! „Herr Bruder! Wir fahren doch morgen zuſammen ins türkiſche Zelt? Es wird unmenſchlich voll, Alles fährt hinaus!“ — „Himmliſch! Soll ich anſpannen laſſen, oder willſt Du?“ „Nein ich! Unter uns geſagt, ich nehme den Geheimerath Nießwurz mit, der ſoll mir meine Pferde abkaufen. Da muß ich ſelber fahren — wie der

lebendige Satan! Und dann ſchwöre ich, daß ich nie anders fahre, im tiefſten Sande! Nachher den Champagner nicht geſchont, und wir verdienen an jedem Glas ein paar Louisdor!" „Excellent! Und ich will Dir abrathen, zu verkaufen, und dann das Gebot treiben." „Bravo Bruder! Wir verſtehn uns! O wir wollen die Kerls, die Athenienſer prellen!" *) — Es iſt zum raſend werden, von allen Püffen bekommt man mehr blaue Flecke auf dem Leibe, als Wollſäcke auf dem Markte liegen. Ich muß mich nur hier ins Weinhaus retiriren, und eine Zeitung leſen. „Ein Glas Madeira!" „Sogleich, mein Herr!" „Ein Beefſteak!" „Sogleich, mein Herr!" „Die Staatszeitung!" „Wird eben geleſen, mein Herr!" „Dann die Spenerſche." „Der Herr dort wird ſogleich damit fertig ſeyn." — Ich ſtampfe mit dem Fuß. „Zum Henker denn mit der Voſſiſchen her." „Bitte um Entſchuldigung, darauf warten ſchon drei Herren." „Nun denn die Hamburger oder die Allgemeine." „Verzeihen Sie, mein Herr, aber dieſe hal-

*) Die Herren waren ſelbſt die Geprellten, denn der athenienſiſche Geheimerath verſtand es, wie ich nachher erfuhr, noch beſſer als ſie: er kaufte nämlich niemals Pferde, handelte aber immer darauf, und wußte es ſo einzurichten, daß er alljährlich während der Wettrennen und Wollmarktszeit in Athen täglich mit einem Anderen um ein paar Kutſchpferde handelte, wobei es immer ſo eingerichtet wurde, daß der Kauf bei einer Probeſpazierfahrt zu Stande kommen ſollte. Nachher wurde aber nie etwas daraus.

ten wir nicht; wäre Ihnen indeſſen vielleicht das Intelligenzblatt oder der Beobachter an der Spree gefällig?" „Nein, nein, um Gotteswillen nicht, ſondern ſo raſch wie möglich mein Beefſteak und meinen Wein." — Ich ſitze und harre vergeblich; fünf Minuten, zehn, fünfzehn. Ich klingle mit dem Meſſer am Glaſe, aber man hört mich nicht, denn zwanzig andre Gäſte klingeln auch, weil ſich inzwiſchen das ganze Zimmer mit Hungrigen und Durſtigen gefüllt hat, die alle vergeblich warten! Denn ein Kellner iſt dummer und tölpelhafter als der andre, und einer rennt den andern um; alle laufen, ſchreien, zerreißen ſich — keiner aber bringt etwas, ſondern jeder klagt den andern an. Endlich bekomme ich den Wein und — ein Milchbrodt; dazu leſe ich das Intelligenzblatt. —

Aha! Wollmarkts-Athenienſiſch, oder Wollmarktsdeutſch! Ich kenne Euch, Ihr Annoncenfabrikanten — Alles ſoll aus unſerm Geldbeutel gemäſtet werden! Doch ich will mir einmal den Spaß machen zu überſetzen.

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Ein gut erhaltenes Mahagony-Fortepiano von einem ſehr berühmten Meiſter und klangvollem Ton iſt wegen Verſetzung eines Offizianten ſehr billig zu verkaufen."

Reines Athenienſiſch: „Ein klapperndes Mah. Fortepiano von einem Pfuſcher iſt, um einen Wollbarbaren zu barbiren, zu verkaufen."

Wollmarkts-Athen.: „Ein geſundes engliſches Reitpferd, ſechs Jahr alt, iſt billig zu verkaufen."

Reines Athenienſiſch: „Ein dummer, ſpatlahmer, altersſchwacher Gaul ſteht bereit, einen noch dümmern Eſel anzuführen.“

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Roßhaartuch zu Meublesbezügen, und geſottene Pferdshaare ohne Beimiſchung, ſind in wundervoller Qualität höchſt billig zu haben.“

Reines Athenienſiſch: „Wer ſeinen Steiß auf Mottenpulver ſetzen will, dem verhelfe ich für ſchweres Geld dazu.“

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Meine neuerfundenen Sommerſtiefeln für Herren von 2½ bis 3 Thalern, welche ſich ſo ſchnell vergriffen, ſind wieder vorräthig.“

Reines Athenienſiſch: „Meine, dünner als ſie jemand ſonſt macht, angefertigten Sommerſtiefeln für Herren von 2—300000 Thlrn., die ſich ſo ſchnell zerriſſen, ſind wieder vorräthig.“ (Aber die Herren von 2—300000 Thlrn. ſind vergriffen, und ach, nur allzuſchnell.)

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Eine auf Glauben zu empfehlende Chaiſe“ ꝛc.

Reines Athenienſiſch: „Wer, ehe er ans Thor kommt, eine Achſe brechen will“ ꝛc.

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Die feinſten, dauerhafteſten Tuche, und billiger als irgendwo ſonſt, empfiehlt“ —

Reines Athenienſiſch: „Einen Narren, der

funfzig Procent über den Preis anderer Handlungen zahlen, und miſerable, abfärbende, verſchleißende Tuche kaufen will, bin ich bereit, nach Kräften anzuführen."

Wollmarkts-Athenienſiſch: „Meine Frühjahrsſendungen ausgezeichneter, reiner Bordeaurweine ſind angekommen," —

Reines Deutſch: „— aus Grüneberg und Naumburg, und kann ſich jeder binnen drei Wochen den Magenkrebs daran trinken." —

Doch, zum Teufel, ich glaube, mein Madeira hier bringt mich in drei Minuten ſo weit. Das Beefſteak kommt nicht, alſo — ich gehe. — — —

* * *

Im Theater kein Platz zu haben für Rochus Pumpernikel, Pachter Feldkümmel, ein Stündchen vorm Potsdamer Thor. die Reiſe auf gemeinſchaftliche Koſten, Eckenſteher Nante, Robert der Teufel, die Stumme von Portici, Cortez mit Pferden, ꝛc. — Vergebliche Hoffnung auf Göthe, Shakſpeare, Schiller, Beethoven, Mozart. — Dies iſt Wollmarktskunſt hier. —

Im Muſeum, auf der Bibliothek, im zoologiſchen Cabinet, — alles öde und leer, — im Circus, im Elyſium, bei allen Traiteurs, in allen Weinſtuben, Kaffeehäuſern ꝛc. Gedränge — das iſt Wollmarktstreiben.

Ich mache mein Tagebuch zu.

* * *

Theuerſter Phrynichus! — Doch verzeihe, ehe ich weiter an Dich ſchreibe, muß mein Sklav, (denn in Athen hat man Sklaven) mir drei Zoll hohen vaterländiſchen Staub von Rock und Fell kehren. Denn ich komme ſo eben vom Wettrennen zurück, und zwar vom dritten Rennen, wo es mir viel ſchlechter behagte, als auf den beiden erſten, weil bei dieſen nicht ein ſo höllenmäßiger Staub aufgewirbelt wurde. Die Wettrennen Athens ſind zu bekannt, um ſie erſt ausführlich ſchildern zu müſſen. Doch ſage ich Dir, da Du nie hier wareſt, nur ſo viel. Auf dem gleich hinterm Hymettus oder Kreuzberg (vergleiche Zumpts Beſchreibung Athens) abgeſteckten viereckigen Raume von einer halben Meile im Umfange, (ich weiß nicht mehr, wie viel Stadien das beträgt) — iſt die Zuſchauertribune erbaut. Ein Amphitheater von ſechs oder acht Bänken übereinander, in der Mitte der Sitz für den König, — an beiden Seiten für Tauſende des Volkes. Aber Myriaden (alſo Zehntauſende, wie David ſie ſchlug) ſtrömten hinaus, die nicht auf den Bänken ſitzen, ſondern auf ihren Beinen ſtehen. Das Feld ſieht ſo bunt und bewegt aus, wie ein vom Winde gewiegter Blumenteppich. Aber es kommen auch Diſteln und Dornen vor. Kerle, die nach Schnaps riechen, daß man ſie vom Diſtancepfahl bis ans Ziel wittern könnte, Weiber mit Organen wie das Feuerkalb zu Breslau auf dem Eliſabeththurm, athenienſiſche Straßenjungen, die aufs Haar der Berliner Species gleichen, und bei denen man es zu einer ſtehenden Wette

machen kann, ob ſie mehr Löcher oder mehr Flicken in den Hoſen haben. Dreien Gefahren war ich unaufhörlich ausgeſetzt, übergerannt, übergeritten, oder übergefahren zu werden, in dem wogenden Wagen=, Pferde= und Menſchentroß, wo alles nach Ordnung ſchrie und keiner ſie hielt.

Vom Staub ſage ich wenig, wenn ich behaupte, daß er dichter war als das Gedränge; er wirbelte kaum 50 Fuß hoch, und bedeckte nachher die Menſchen und Wettrenner kaum einen halben Zoll dick, was gewiß wenig iſt, wenn man bedenkt, daß Schnee mitunter 20 Fuß hoch fällt. —

Herrliche Erquickungs=Orte hatten Dir die Athenienſer hinter den Tribunen angelegt. Man verkaufte daſelbſt um gröbſte Preiſe die feinſten Bordeaurweine nach der obigen Zeitungsanzeige; nämlich eben aus Grüneberg eingetroffen, oder doch in Verwandtſchaftsbündniſſe damit getreten. Ich wunderte mich nicht, wie Viele, daß er ſo theuer war, ſondern daß man ihn ſo wohlfeil abließ, denn nach dem enormen Gedränge zu urtheilen, konnte die Concurrenz der Käufer die Preiſe noch weit höher ſteigern. Es war alſo reine athenienſiſche Beſcheidenheit, daß die Verkäufer ſich mit 3 bis 400 vom Hundert begnügten.

Es wird Dir gleichgültig ſeyn, Phrynichus, zu erfahren, ob der Hengſt Remus des Herrn von Hertefeldt (ein wunderwürdiges Pferd nach aller

Kenner Urtheil) oder die Stute Donna Maria des Herrn Hardt, oder der Wallach Plumper des Lieut. von Heigendorf — lauter athenienſiſche Prachtroſſe — den Sieg davon trug, denn Du nimmſt weder für Masculinum, Femininum, noch Neutrum Parthei, ſo viel aber kann ich Dir ſagen, daß ſelbſt die Beſiegten des Siegs werth waren.

Du weißt, ich bin ein leidlicher Landwirth und Pferdezüchter, Phrynichus; dennoch habe ich mir niemals etwas daraus gemacht, wenn ein Pferd auf einer Bahn ohne Hinderniſſe eine halbe Meile geradeaus lief. Denn dies kommt mir noch viel zu wenig und miſerabel vor, gegen einen Hirſch, Haſen, Windhund, und andere Creaturen, welche ganz anders ſchnell ſind und aushalten; vollends aber gegen die Eiſenbahnen, mit denen man es hoffentlich einſt ſo weit bringen wird, daß man dem Sturmwind vorausfährt und ihn anderwärts anmeldet. Aber auf der Bahn mit Hinderniſſen, und vollends beim Jagdrennen, ſehe ich die Pferde gern, der Reuter wegen, denn Hirſch und Hund machen doch immer noch beſſere Sätze.

Vom Jagdrennen habe ich Dir etwas zu erzählen. Es giebt hier in Athen viele Juden, die ſich nicht blos auf den Pferdehandel (das thaten ſie ſchon ſeit langer Zeit), ſondern auch auf Pferdezucht und Dreſſur legen; manche ſogar mit Glück. Ich hatte mir zum Jagdrennen meinen braunen Hengſt — Du kennſt ihn, Phrynichus

— ſatteln laſſen, nicht um mitzurennen und zu reiten, ſondern um bequemer an intereſſante Punkte zu kommen, und die Sprünge der Reiter mit anzuſehn. — Beim Hinausreiten geſellt ſich ein athenienſiſcher Iſraelitenjüngling zu mir, der auch zuſehn wollte. Levi, ſo hieß er, ritt ein gutes Pferd ſchlecht, und wie ich merkte, etwas haſenhaft, was aber auch vielen chriſtlichen Athenienſern zu paſſiren pflegt. Halte es darum für keine Satyre auf Judäa, daß ich Dir hier Levi's Abentheuer erzähle, — und Ihr Athenienſer brüſtet Euch deshalb nicht — der Zufall ſpielte dem Armen kläglich mit, und veranlaßte ſeinen Abfall, wie Ihr ſogleich ſehn ſollt.

Die Jagdrennen-Linie war ſo abgeſteckt, daß die Reiter gleich zu Anfang einen kleinen Bach — muthmaßlich ein Arm des Iliſſus — paſſiren mußten. Hm, dachte ich, das kann ja dein Brauner auch! „Wir wollen den Anfang mitmachen," ſprach ich zu Levi, und er ſagte halblaut ja, faßte aber mit der rechten Hand manegenmäßig die Trenſe, um ſeinen Renner deſto beſſer — zurückzuhalten. — Die Wettenden brauſten davon, ich gab meinem Braunen die Spornen, und jagte nach. In dieſem Augenblick höre ich hinter mir einen Ton des Jammers; ich werfe einen Blick zurück, und entdecke Levi, der ſich vergeblich zerarbeitet, ſeine ehrgeizige Stute — Fanny Elsler hieß ſie — von dieſem Hexen- und Höllentanz abzuhalten. Doch ſein Schickſal reißt ihn fort, — Fanny Elsler iſt hinter den Reitern

her wie der Wind, ſie überholt ſogar meinen Braunen faſt. Jetzt ſehe ich Levi's Profil neben mir; halboffner Mund, herauszappelnde Zunge, Todesbläſſe, beide Hände krampfhaft um die Zügel geklammert, den Hut ſchon unter einem ſchiefen Piſathurm-Winkel ſeitwärts geſchoben, — kurz ein Jammermann. — Da öffnet ſich der Abgrund der Panke oder des Ilyſſus, oder wie ſonſt der drei Ellen breite und drei Zoll tiefe Acheron bei Athen heißt. „Wie Levi den anſchaut, ſchreit er laut" — er hätte, glaube ich, lieber den Styx geſehn, — huy! flog mein Brauner herüber, und huy!! Fanny Elsler hinterdrein, und huy!!! Levi's Hut vom Kopf und in den Schlund der Gewäſſer! Er that einen unwillkührlich ökonomiſchen Griff danach, denn bekanntlich frißt ſich die Oekonomie bei Iſraeliten ſeiner Art bis zu den Fingerſpitzen durch, — da er aber beim Heben der Arme ein merkliches Heben der Beine verſpürte, und die Bande, die ihn an Fanny Elsler feſſelten (Herz an Herz ruhten ſie zwar grade nicht), bedeutend locker wurden, trug der Trieb der Lebenserhaltung einen merkwürdigen Sieg über den der Huterhaltung davon, und Levi kam glücklich am andern Ufer der Panke an. Aber faſt noch früher als ſeine Fanny, denn er war ihr nicht um, ſondern auf den Hals gefallen, und ragte folglich mit ſeiner Rammsnaſe noch über ihre echt engliſche hervor, Levi ſchlug ſie faſt um eine Naſenlänge.

Ein Glück, daß Fanny ſich jenſeit etwas auf die Croupe ſetzte, wodurch Levi wieder in nähere Beziehungen zu ſeinem

Sattel kam, an den ihn nur noch sehr ferne Erinnerungen knüpften.

Das war aber erst der erste elende Akt des Elend-Trauerspiels, welches Levi aufführte.

Bei seinem halsbrechenden (Fannys) Sprung war ihm der Sprungriemen, **sous-pied** sagt der Franzos deutlicher, gerissen, und Levi's weiße Sommerhose wurde von dem sträflichen, aber natürlichen Ehrgeiz ergriffen immer höher steigen zu wollen.

Der Weg ging übers freie Feld nach Eleusis oder Schönhausen zu; allein zu Levis Unglück mußten vier sumpfige Gräben, wie eben so viel wahre Höllenflüsse hier auf ihn lauern. Wer da weiß, wie ein gerissener Sprungriemen einem Reiter das Gleichgewichtsgefühl raubt, wird Levi's schiefe Stellung zu seiner Fanny begreifen; sein linkes Bein — hier fand der Riß statt — krümmte sich, wie durch Galvanismus zusammengezogen, an Fannys Seite empor. Die Hose schob sich nach Verhältniß wie Levi das Bein hob, mit aufwärts, erst lächerlich bis über den Knöchel, dann, nach dem ersten Angstsatz über den Graben, viel lächerlicher bis über die Wade, beim dritten Graben gar schimpflich lächerlich, bis über's Knie! Mit der Hose stieg Levi's Angst und Unglück; doch am vierten Graben schlug der Blitz erst recht ein. Mein Brauner war im Fluge hinüber; Fanny Elsler

zeigte ſich, wie man ſich denken kann, eben ſo leichtfüßig — doch Levi, ſtatt ihrer rühmlichen Ehrbegierde zu Hülfe zu kommen, ſuchte ſie zu zügeln, indem er ihr ein Gewicht von 150 Pfund Knochen und gelbem Leder (ſein ganzes Corpus) in die Zügel hing. Dieſer Hemmſchuh machte, daß Fanny nur mit den Vorderfüßen das jenſeitige Ufer erreichte, mit den hinteren aber, ſammt dem, was darauf ſtand und ſaß, in den Sumpfboden des Grabens einſchlug, daß der ſchwarze Höllenmoor dieſes verwünſchten Cocytus, hoch auf ſprützte. Plötzlich ſahen Levi's weiße Beinfutterale wie ein ſchwarzer Pelz aus, auf den es geſchneit hat, obwohl es umgekehrt war, und er Schwarz auf Weiß bekommen hatte. — Ich weiß nicht, war es eine athenienſiſche oder eine hebräiſche Interjection, die Levi jetzt ausſtieß, doch ſo viel iſt gewiß, ſie klang wahrhaft melancholiſch und noch darüber. Der arme ſchwarzgetiegerte Sonntagsreiter hätte jetzt ſein Pferd darum gegeben, wäre ers nur los geweſen, ohne den Hals vorher zu brechen. Aber die wilde Fanny ſauſte hinter meinem Braunen her, und dermaßen über den Wieſengrund hinweg, daß Levi nicht wußte, ob er grüne See oder grünes Land unter ſich habe. Er hatte, nachdem Hut und Hoſe doch eigentlich zum Teufel waren, wenig mehr zu verlieren, als ſich ſelbſt; ausgenommen die Bügel, die er beim letzten Grabenſprung im Stich ließ, und vergeblich wieder zu fangen ſuchte. Zwar hob er, der alten Regel ſeines Reitlehrers eingedenk, die Zehenſpitzen ſo hoch, daß ſie ſich

wie Angelhaken krümmten, aber zum Unglück zog er auch die Kniee so krumm, als ob er grausame Wadenkrämpfe habe, und angelte daher immer vergeblich. — Hätte Levi gewußt, daß am andern Tage in den athenienſiſchen Zeitungen ſtehen würde, hier ſey der intereſſanteſte Punkt des Rennens, er wäre vielleicht aufmerkſamer darauf geweſen, daß ſämmtliche Reiter und Pferde, vor ihm, die Bajadere, der Paraſol, die Laureſtina, der Picturesque, Pincher und Shalot, ja auch mein Brauner, über den Zaun geſetzt waren, der den Dorfweg einfaßte; ſo aber merkte ers nicht, ſondern ſtarrte angſtvoll nur ins Blaue, Grüne, Schwarze und Graue, — des Himmels, der Wieſe, ſeiner gefärbten Hoſe und ſeiner entſetzenvollen Zukunft. Plötzlich fühlte er ſich hoch in den Lüften, ungefähr wie jener Mann in Eiſenach, der bei der Exploſion des Pulvertransports ſammt ſeinem Sopha und ſeiner Ehehälfte aus dem Zimmer übers Dach und auf die Straße getragen wurde. In der That, ſo fühlte ſich Levi. Leichte Wolken hoben ihn, der ſchwere Panzer ſeiner Kameloparden-Hoſe ward zum Flügelkleide, ſeine Fanny ſchwebte tief unter ihm, und weit unter ihr wiederum, in der tiefſten Vogelperſpektive, entdeckte Levi einen Gartenzaun. Es war derſelbe, über den er eben unbewußt wegflog. Beim Zeus, Fanny Elsler und Levi hätten verdient, Sieger zu ſeyn, ſo leicht war der Sprung, wäre nicht der eine fatale Umſtand eingetreten, daß Levi eine Achtelsſecunde früher

über den Zaun flog als Fanny. Weiß der Teufel, war es der Ehrgeiz oder was sonst, was ihn vorwärts trieb, allein, wie gesagt, er schoß seiner Fanny voran, und erreichte den Boden jenseit des Zaunes früher als sie. Und doch gewann das verwünschte Thier wieder den Vorsprung, denn ehe er's sich versah, war sie über den zweiten Zaun jenseit des Wegs auch hinweg, und stürzte sich gleich den Wettreitern und mir in einen reizenden Park und Blumengarten, wo die wilde Jagd, barbarisch genug, mitten hindurch ging. Hier hielt ich mein Pferd erschrocken an, theils weil ich nicht so indiskret seyn wollte, auf Rosen zu reiten — schon darauf liegen wollen, ist viel verlangt — theils weil ich den so plötzlich von Fanny Elsler Geschiedenen suchte, um zu sehn, ob er ihr, oder sie ihm, ungetreu geworden war. Als mein Brauner stand, stand auch Fanny, und ein sehr höflicher Athenienser, der Parkbesitzer Herr B...., der ganz den Anstand eines der feinsten Husaren außer Diensten hatte, näherte sich der unbesetzten Fanny Elsler und nahm sie sanft am Zügel. „Meine Liebe, sprach er, wir haben zwar unsern Park den Wettreitern geöffnet, aber herrenlose Pferde führen wir sanft hinaus." — O hätte der elegante Husar außer Diensten gewußt, mit wem er sprach, er würde die Gelegenheit, Fanny Elsler am Zügel, wohin er irgend wollte, zu führen, anders benutzt haben, als sie aus seinem Garten zu leiten. Gewiß hätte das dunkelste, kühlste Boskett — doch halt, ich komme vom Wettrennen ab.

Kurz, Phrynichus, wir wurden mit aller Höflichkeit hinausgeworfen, wenigſtens gewieſen, und mit Recht. Ich entſchuldigte mich damit, daß ich nicht gewußt habe, was hinter dem Zaune für eine Perle von Blumengarten blühe, und gewann dadurch die Freundſchaft des Huſarenfreundes. Er half mir Levi aufſuchen; der Unglückliche war lebensſatt im Wege liegen geblieben; ſein Herz war ſo zerriſſen, wie ſein Sprungriemen, ſein Muth ſo tief gefallen wie er ſelber. Wir empfahlen ihn der Menſchenliebe eines athenieſinſchen Wagenlenkers, der ihn auf, die holde Fanny neben ſeinen Wagen aufnahm, und gegen fünf Silbergroſchen Fracht beide in Athen auf dem Mühlendamme abzuliefern verſprach! Täuſchte ich mich nicht, ſo ſah ich ihn heut früh dort munter hinter einen Ladentiſch ſtehen, wo er die Elle ungleich geſchickter als geſtern den Zügel führte. —

Doch Phrynichus, ich ſchließe, denn das Hauptſächlichſte vom Rennen am dritten Tage, den halbzölligen Staub-Ueberzug habe ich Dir ſchon mitgetheilt. Es bleibt beim Anfange meines Briefs: Ich lache zuletzt, und daher am beſten, und gönne den Athenienſern, die hinter mir und über mich lachten, ihre kurze Freude. Meine Wolle iſt ſo verkauft, daß ich für dieſes Jahr wenigſtens in der Wolle ſitze. Drum ſchließe ich meinen Brief, und ſetze mich auf die Schnellpoſt nach Dresden und Carlsbad, wohin in dieſem Jahre alle Athenienſer, die nur durch irgend etwas merken oder

beweiſen, daß ſie einen Unterleib haben, gehen. — Lebe wohl, Phrynichus, und ſey überzeugt, daß wenn ich Dir auch nicht alles vom Wollmarkt und Wettrennen ſagte, Du doch das Beſte davon weg haſt.

Vale, fave.

Dein X. . . . . .

Theater.

Auf gelehrte Recenſionen, beißende und ſataniſch ſatyriſche Kritiken, ſpitze ſich in dieſem Heft kein Berliner, noch Athener, wiewohl ſie künftig wahrlich nicht fehlen ſollen. Der Thermometer des Theaters hat aber in dieſen letzten Wochen ſo conſtant auf und unter Null geſtanden, daß man ſich unmöglich zu einer Kritik irgend einer Art erwärmen konnte. — Nur einiges Hiſtoriſche kann man beibringen. Dlle. Clara Heinefetter ſoll uns mit Gewalt gefallen, aber das Publikum iſt äußerſt widerſpenſtig gegen dieſen Befehl. Es iſt wahr, ſie hat eine ſchöne metallreiche Stimme, wenn aber das Theater aus dieſem Glockengut jährlich 4000 Thlr. Preuß. Courant reinen Silbers heraus münzen will, und noch 10 Thlr. Extragebühren für jeden Glockenſchlag (philiſtermäßig ausgedrückt heißt das 4000 Thlr. Gehalt und 10 Thlr. Spielgeld,) ſo wird der Herr General- — — — Wardein ſich verwünſcht verrechnet haben. Dem ſey nun wie ihm wolle, man verſucht alles mögliche, um uns die Sängerinn ſo einnehmend zu machen, daß ſie ſo einnehmend werde. Zuerſt trat ſie als Romeo

in den Capuleti auf, erſchien aber in einer Geſtalt, die man eher der Julie als ihrem Geliebten hätte zutrauen können. Als Agathe im Freiſchütz paßte ihre Figur ſchon beſſer zu dem Verhältniß, man konnte doch denken — ja was man denken konnte weiß ich nicht und möchte es nicht verrathen; ſo viel aber iſt gewiß, daß ſie als Elvira im Don Juan der Wahrſcheinlichkeit, die man bei der Rolle annimmt, am nächſten kam. Sie gefiel auch darin am beſten. Doch als Iphigenia entſprach das Aeußere dem, was wir nach Göthe, Euripides, Sophokles und Gluck von den Prieſterinnen Dianens vorausſetzen, am allerwenigſten. Das Entſprechen hielt dem Anſprechen die Waage; feine Kritiker der Plaſtik, wie z. B. Rauch, Schadow, Thorwaldſen, David, u. a. m.; die wenn ſie nicht in der Vorſtellung waren, doch darin hätten ſeyn können, wollten wiſſen, die Geſtalt ſey nicht antik. Mir kam ſie eher zu antik vor, beſonders das Profil ächt römiſch; die Naſe zumal. Ein Frei-Corps von 30 Claqueurs machte den nöthigen Lärmen von der Sache und klapperte zum Handwerk, da die Kunſt nicht ins Spiel kam. Doch genug. Glucks Opern, heißt es jetzt, werden neu aufleben; damit ſoll eine Parthei gewonnen werden, zu der ich ſelbſt gehöre. Armide, Alceſte ſind auf dem Tapet, wenn auch noch nicht auf der Scene. Euryanthe ſoll wieder aufs Repertoir, und man will dieſe Oper darauf erhalten. Wunderbar! Unerhört! Aber doch wahr! Damit wird die zweite Parthei,

zu der ich wiederum gehöre, gewonnen; und Dlle. Heinefetter paßt ſich herrlich zur Eglantine. So wird alſo plötzlich unſer Repertoir wieder ganz veredelt; Opern, gegen die alle Kräfte der Kabale ſich früher richteten, erſcheinen wieder darauf, — kurz wir frohlocken! Geduld, Geduld! Es wird nur nach Dlle. Heinefetter zugeſchnitten, und wenn es ihr paßt, ſo paßt ſie natürlich auch hinein, und muß engagirt werden, und ein gewiſſes bogenlanges Memoire, das Jemand eingereicht hat, bekommt Recht. Aber was dann? Je nun, dann ſind Gluck und Weber die Lockvögel geweſen, und Agnes von Hohenſtaufen, Olympia, Alcidor und einige andre Opern, zu denen man Dlle. Heinefetter braucht, die aber (die Opern) niemand braucht, am wenigſten die Theaterkaſſe, können uns wieder vorgeſetzt werden. Alſo darum 4000 Thlr. Gehalt und 10 Thlr. Spielgeld? Darum Räuber und Mörder? (Karl Moor!) — Und die Folgen? Dlle. Löwe, die dem ganzen Publikum gefiel, die ſtets das Haus füllte, ſoll nur 3000 Thaler Gehalt haben, mithin weniger als eine Sängerinn, die das Haus mit nichts füllt als ihrer Stimme? Dlle. Löwe kommt unter dieſen Umſtänden nicht, denn natürlich mag ſie ſich nicht hinter eine Künſtlerinn geſetzt ſehen, der ſie ſo weit voranſteht. Fräulein von Faßmann wird aus denſelben Urſachen nicht kommen. Alle Eure Wünſche, Athener, ſind für nichts geachtet, — Ihr ſeyd ein herrliches, lammfrommes Publicum! Wenn Ihr aber ein wenig auf Eure Rechte pochtet, Ihr würdet

vielleicht welche bekommen. — Verſteht das, wie Ihr wollt, Ihr Getreuen. — Niemandem aber macht Ihr's bequemer, als einem Recenſenten. Denn da Ihr Euch was die Oper anlangt, ſeit drei, vier Wochen, mit Fanchon, der Schweizerfamilie, und andern intereſſanten Neuigkeiten gutwillig ernähren laßt, ſo kann der Kritiker alle Abende ſpaziren gehen. Tauſend Dank dafür, beſte Freunde. — Was das Schauſpiel anlangt, ſo hat man Euch ein herrliches Werk von Mad. Birch-Pfeiffer gegeben, die Wittwe genannt. Dieſes Drama hat vier Akte, eine Eintheilung, die man nach Cervantes zu der Zeit machte, wo die Kunſt noch auf allen Vieren ging. Ich ſage darüber nur Folgendes: Die Verfaſſerin hat hier verſucht, fein zu ſeyn, und einen höheren Bühnenſchwung zu nehmen; ſie iſt auch glücklich bis dicht unter die Stelle geflogen, wo Müllners Genius im Tempel Thaliens ſeine Hockſtange hatte, und Eier legte oder Neſter baute. Die Wittwe iſt die Wittwe Hugo Derindur's, oder die Ueberſetzung dieſes Masculinum's ins Femininum. Wenn nur das Theater nicht durch ſolche Wittwen auf den Wittwenpenſions-Etat kommt! Indeſſen iſt das königliche Theater diesmal doch noch beſſer weggekommen, als das Königsſtädtiſche, welches ſechs Akte (vier iſt doch ein um $33\frac{1}{2}$ Procent, dem Buchhändler-Rabatt, kleineres Geſchäft) von Mad. Birch-Pfeiffer an ſich gekauft hat. Das Drama heißt, „Die Ritter von Malta!“ Sechs Akte — ſechs Pferde müßten mich hinein ziehen, bevor ichs an einem ſchö-

nen Sommerabende ſähe. Endlich iſts darum mit meiner Theaterkritik aus, weil es mit der Oper des Königſtädter Theaters auch aus iſt. Denn einer der Sänger nach dem andern hat ſeine Abſchiedsrolle geſungen; Herr Fiſcher warf den letzten Angelhaken aus, Herr Holzmiller gab uns die letzten Splitter ſeiner Töne zu hören, kurz — es iſt alles todt und ſtumm. Wenn nun aber niemand mehr ſpielt, ſingt, ins Theater geht, was ſollte ich wohl länger darüber ſchreiben?

Athenienſiſcher Streuſand.

Eine Sängerin von großem Umfang, aber nicht der Stimme, und großer Schönheit, aber nur der Stimme, hatte unter mancherlei Gaben auch eine unangenehme Zugabe, eine ungeheure Naſe. Trotz dem engagirte ſie der Muſikdirektor des Theaters. „Hilf Himmel" rief der Chef des Inſtituts, als das Unglück geſchehen war, „was fangen wir jetzt mit dieſer Perſon an!" „Was mit der Perſon," antwortete ein jüngerer Beamte, „das wäre noch zu machen. Aber was mit der coloſſalen Naſe? Ich dächte wir gäben ſie dem Muſikdirektor, wenn er nicht auf eine derbere Anſpruch hat, und rathen ihm dabei, ſie fleißig in die Partituren guter Opern zu ſtecken, oder damit nach neuen zu wittern, von denen er alle Spur verloren zu haben ſcheint."

* * *

„Zum Teufel!" — „Was denn? Warum ſo zornig?" — „Soll man ſich nicht ereifern? Ich bezahle

alle Jahre zehn, auch funfzehn Silbergroſchen *) für das Sprengen der Chauſſee von Athen nach Eleuſis, und immer muß ich im Staub fahren!" — „Was hilfts den Himmel anzuklagen!" — „Ich klage gar nicht den Himmel an, ſondern den Athenienſer F....., der das Sprengen übernommen hat!" — „Da haſt Du ſehr Unrecht; iſt der F..... ein guter Chriſt, ſo thut er gewiß am Beſten, ſeine Sache dem Himmel anheim zu ſtellen. Alſo halte Dich an dieſen!"

* * *

„Ich ſollte ſubſcribiren? Für das Sprengen des Thiergartens? In meinem Leben nicht wieder! Es wird ja doch nichts geſprengt!" — „O ja, beſter Freund? Etwas wird alle Jahre ſehr regelmäßig geſprengt." „Nun was denn?" — „Die Kaſſe dazu."

* * *

Der Erfinder des Badeſchrankes, Herr Schneider in Berlin, und der Anleger der neuen Anlagen im Thiergarten ebendaſelbſt, ſtreiten ſich um den Ruhm, die Staubbäder eingeführt zu haben. Allerdings hat Herr Schneider die Staubbäder auf naſſem Wege für Einzelne

*) Der Geier! Du Rothſchild!

erfunden, der Anleger der neuen Anlagen aber die auf trockenen Wege für Tausende zugleich. Wir geben also dem letzteren den Vorzug.

* * *

Der Weg von der Residenzstadt eines mächtigen, gütigen und weisen Fürsten in Indien nach seinem Sommerpalaste, wird durch einen Unternehmer (eine Art indischem Generalpächter), stets mit kühlenden Wassern besprengt, um den Staub zu hindern. Das Volk erfreut sich dieser Wohlthat, zu der der Monarch selbst eine ansehnliche Summe beisteuert, und strömt an schönen Sommertagen bei Tausenden zu Fuß, zu Roß, zu Wagen nach dem Sommerpalast und seinem köstlichen Garten. Alle Jahr aber reiset der Herrscher nach den heiligen Quellen des Ganges, um sich mit seinen Gesundheit schenkenden Wassern zu netzen. Alsdann stellt der Generalpächter gewöhnlich die Benetzung des Weges nach dem Lustschlosse ein, und erstickender Staub umwölkt den Pfad. Als das Volk deshalb Klage erhob, sagte ein weiser Bramine: „Ich will den Generalpächter nicht loben! Ihr seht aber jetzt, Kinder, daß ein Volk, dem der Monarch fehlt, immer schlecht fährt."

* * *

Man erinnert ſich des Gefechtes von **Fontaravia**, welches am **11**. Julius ſtatt fand. Die **Gazette de France** ſagte darüber: Die 300 Karliſten, die ſich ſo tapfer vertheidigt haben, ſind den 300 Spartanern des Leonidas zu vergleichen. Ein Journaliſt bemerkte dazu: Sehr wahr! Nur waren es nicht 300 Karliſten, ſondern 3000; ob ſie ſehr tapfer waren, blieb unbekannt, da ſie nicht ſehr tapfer angegriffen wurden; ſie fochten nicht für die Freiheit und fielen nicht für die Sache, für die ſie fochten; dieſe Kleinigkeiten ausgenommen, finden wir ſie ebenfalls ganz den ſpartaniſchen Helden ähnlich.